



Gesamtverkehrskonzept Obwalden

Vom Regierungsrat am 9. November 2021 festgelegt



Kanton
Obwalden

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage	4
1.1 Auftrag, Ziele und rechtlicher Stellenwert.....	4
1.2 Aufbau Gesamtverkehrskonzept Obwalden	5
1.3 Projektorganisation und Projektabwicklung.....	6
1.4 Räumliche und sachliche Abgrenzung	8
1.5 Grundlagen	9
2. Ist-Situation und Entwicklung Bevölkerung, Arbeitsplätze und Verkehr	10
2.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze.....	10
2.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	11
2.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)	15
2.4 Veloverkehr.....	18
2.5 Fussverkehr	22
2.6 Mobilitätsmanagement.....	22
2.7 Kombinierte Mobilität	22
2.8 Tourismus und Freizeit	26
3. Ziele und Strategie	29
3.1 Übersicht.....	29
3.2 Ziele	30
3.3 Strategie	31
4. Massnahmen	36
4.1 Übersicht.....	36
4.2 Motorisierter Individualverkehr	41
4.3 Öffentlicher Verkehr.....	56
4.4 Veloverkehr.....	65
4.5 Fussverkehr	73
4.6 Mobilitätsmanagement.....	74
4.7 Kombinierte Mobilität	76
4.8 Tourismus und Freizeit	84
4.9 Umsetzungsplanung / Monitoring und Controlling.....	89
5. Umsetzungsplanung und Monitoring und Controlling	91
5.1 Umsetzungsplanung	91
5.2 Monitoring und Controlling.....	91
6. Glossar	96

Beilagen

- Beilage 1: Zusammenfassungen Vertiefungen
- Beilage 2: Planungshilfe für Velorouten
- Beilage 3: Planungshilfe für kommunale Fuss- und Veloverkehrsplanung und Mobilitätsberatung in Gemeinden
- Beilage 4: Planungshilfe für Mobilitätsmanagement in Verwaltung, verwaltungsnahen Betrieben, grösseren Unternehmen und grösseren Organisationen
- Beilage 5: Planungshilfe für Fuss- und Veloverkehrsplanung auf Arealen, in Quartieren und bei Quartierplanungen
- Beilage 6: Netzplan motorisierter Individualverkehr
- Beilage 7: Netzplan öffentlicher Verkehr
- Beilage 8: Massnahmenplan motorisierter Individualverkehr
- Beilage 9: Massnahmenplan öffentlicher Verkehr
- Beilage 10: Massnahmenplan Veloverkehr
- Beilage 11: Umsetzungsplanung

1. Ausgangslage

1.1 Auftrag, Ziele und rechtlicher Stellenwert

Der Auftrag zur Erarbeitung eines kantonalen Gesamtverkehrskonzepts ist im kantonalen Richtplan 2019 einerseits in der Raumentwicklungsstrategie (Kapitel B) und andererseits beim Verkehr (Kapitel D) verankert.

Richtungsweisende Festlegungen

- B5.3-1 Der Kanton sorgt für eine funktionierende, wirtschaftliche und zweckmässige Mobilität im ganzen Kanton, indem er den Einsatz der Verkehrsträger auf die angestrebte räumliche Entwicklung abstimmt. Zudem fördert er ressourceneffiziente Verkehrsmittel aktiv und trifft Massnahmen, um die Anteile von öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr zu steigern.
- B5.3-2 Zur effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur wird die Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen und für die Verkehrsinfrastruktur tragbaren Lagen gefördert, das Fuss- und Velowegnetz gezielt ausgebaut und der öffentliche Verkehr innerhalb des Kantons sowie zu den ausserkantonalen Zentren und zu den touristischen Schwerpunktgebieten stetig optimiert. Der motorisierte Individualverkehr wird abgestimmt auf die Siedlungsverträglichkeit und die Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes entwickelt.
- B5.3-3 Die Weiterentwicklung des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs auf kantonaler Stufe nach den Grundsätzen "vermeiden - verlagern - verträglich gestalten" sowie die Festlegung der dazugehörigen Steuerungs- und Lenkungsmassnahmen erfolgen im kantonalen Gesamtverkehrskonzept.

Richtungsweisende Festlegungen

- D1-1 Mit dem Gesamtverkehrskonzept zum Kanton Obwalden wird die Verkehrsentwicklung aller Verkehrsträger sowie zwischen Gemeinden, Kanton, Nachbarkantonen und Bund koordiniert. Die Gesamtverkehrsplanung beinhaltet ein integrales Massnahmenpaket, mit dem die Entwicklung entlang der Grundsätze und Ziele gemäss Richtplan Obwalden (insbesondere Abstimmung Siedlung und Verkehr, 3V-Strategie, Steigerung der Anteile von öffentlichem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr) angestrebt wird.

Handlungsanweisungen

- D1-1 Der Kanton erstellt innerhalb der nächsten 5 Jahre in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen (insbesondere Nidwalden) und unter Einbezug der Gemeinden, der Tourismusorganisationen, der Bergbahnen, der öffentlichen Verkehrsbetriebe, weiterer Interessensvertreter ein kantonales Gesamtverkehrskonzept. Dabei stellt der Kanton die inhaltliche und zeitliche Koordination der Massnahmen sicher und legt die Priorisierung und Zuständigkeiten der Massnahmen fest. Federführung: Amt für Raumentwicklung und Verkehr

Mit Beschluss vom 7. April 2020 (Nr. 397) hat der Regierungsrat den Projektauftrag für die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts erteilt.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept Obwalden wird das Ziel verfolgt, die Mobilität im Kanton sicher und ressourcenschonend weiterzuentwickeln. Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden dient zudem der Setzung von Prioritäten und der Klärung der Zuständigkeit für Massnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr. Es stellt zudem ein zentrales Koordinationsinstrument für die weitere Planung mit den Gemeinden, den Nachbarkantonen, dem Bund und weiteren Organisationen dar. Der Betrachtungszeitraum des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden erstreckt sich bis 2040.

Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden ist eine fachliche Grundlage ohne Rechtswirkung, nach Art. 10 Abs. 1 des kantonalen Baugesetzes (BauG, GDB 710.1). Es wird vom Kanton erarbeitet, vom Regierungsrat festgelegt und vom Kantonsrat zur Kenntnis genommen (Art. 2 Abs. 1 Bst. a., Art. 4 Abs. 1 Bst. c. und Art. 3 Abs. 1 Bst. a. BauG). Es ist weder allgemein behördenverbindlich noch eigentümergebunden. Mittelfristig dient das Gesamtverkehrskonzept Obwalden auch als Grundlage zur Überarbeitung des Kapitels D "Verkehr" im kantonalen Richtplan 2019. Zudem werden durch das Gesamtverkehrskonzept Obwalden punktuelle Ergänzungen von Gesetzen, Reglementen und Erlassen ausgelöst.

1.2 Aufbau Gesamtverkehrskonzept Obwalden

In der untenstehenden Abbildung ist der Aufbau des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden und der Beilagen dazu ersichtlich. Nach einer Beschreibung von Ist-Zustand und bestehenden Entwicklungsabsichten folgt der Bericht einem klassischen Aufbau mit Zielen, Strategien und Massnahmen zu den wichtigsten Themenbereichen. Im Schlusskapitel wird die Umsetzungsplanung konkretisiert und Vorgaben für eine Erfolgskontrolle dokumentiert ("Monitoring und Controlling"). Ergänzend zum Hauptbericht wurden diverse Beilagen erarbeitet, die bestimmte Themen vertieft dokumentieren und Planungshilfen für Kanton, Gemeinden und Private zur Verfügung stellen.

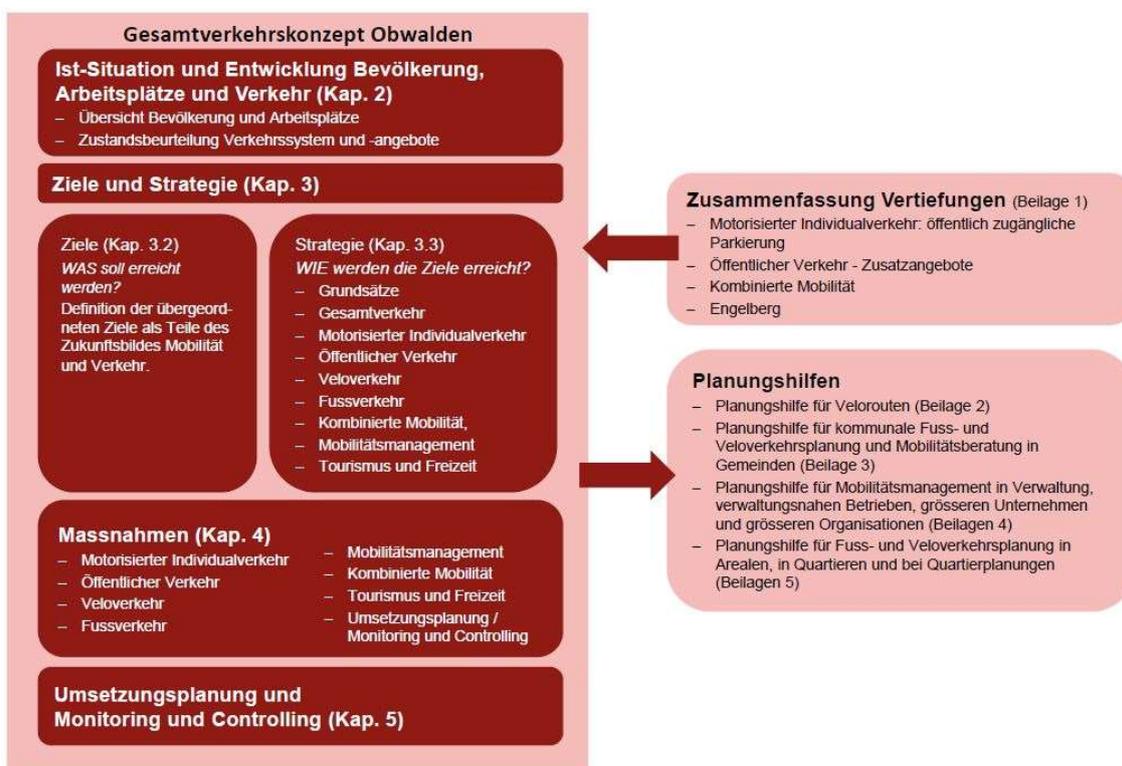


Abbildung 1: Aufbau des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden

Die Strategie (Kapitel 3) und die Massnahmen (Kapitel 4) sind in folgende Themenfelder gegliedert:



Abbildung 2: Themenfelder Gesamtverkehrskonzept Obwalden

1.3 Projektorganisation und Projektabwicklung

Mit Erteilung des Projektauftrags (RRB 397 vom 7. April 2020) setzte der Regierungsrat folgende Projektorganisation ein:

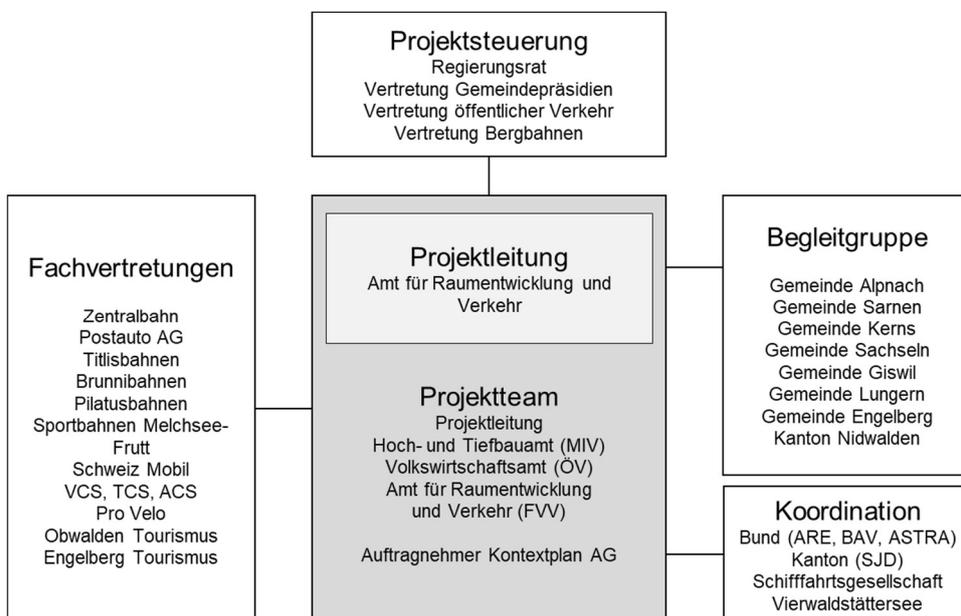


Abbildung 3: Projektorganisation

Erläuterungen zur Projektorganisation und -abwicklung:

- **Projektsteuerung**
Die Projektsteuerung übernimmt die strategische Führung des Projekts und bereitet die Anträge an die politischen Behörden vor. Sie steht unter der Leitung des Departementvorstehers BRD.

- **Projektleitung und Projektteam**
Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden erfolgte unter der Federführung des Amts für Raumentwicklung und Verkehr, in enger Zusammenarbeit mit Vertretern des Hoch- und Tiefbauamts und des Volkswirtschaftsamts. Die Arbeiten wurden unterstützt durch die beauftragten Fachplaner der Kontextplan AG.
- **Fachvertretungen und Begleitgruppe**
Die Fachvertretungen und die Begleitgruppe unterstützten die Erarbeitung von Zielen, Strategien und Massnahmen im Gesamtverkehrskonzept Obwalden. Sie diskutierten in zwei Abendveranstaltungen die fachlichen Inhalte.
- **Öffentliche Partizipation**
Zum Gesamtverkehrskonzept Obwalden wurde eine Vernehmlassung durchgeführt. Dazu wurden alle in der Aufbauorganisation erwähnten Personen und Organisationen eingeladen, inkl. denjenigen im Feld "Koordination", die ansonsten nicht an der Erarbeitung des Konzepts beteiligt waren. Ebenfalls eingeladen wurden die politischen Parteien und die Projektgruppe Engelberg.

Die Arbeiten am Gesamtverkehrskonzept Obwalden starteten im April 2020. Im Mai und Juni 2021 fand eine Vernehmlassung statt. Nun liegt das definitive Gesamtkonzept vor. Im November 2021 wurde das Gesamtverkehrskonzept Obwalden vom Regierungsrat festgelegt und zur Kenntnisnahme durch den Kantonsrat verabschiedet. Die Kenntnisnahme durch den Kantonsrat ist im Januar 2022 vorgesehen.

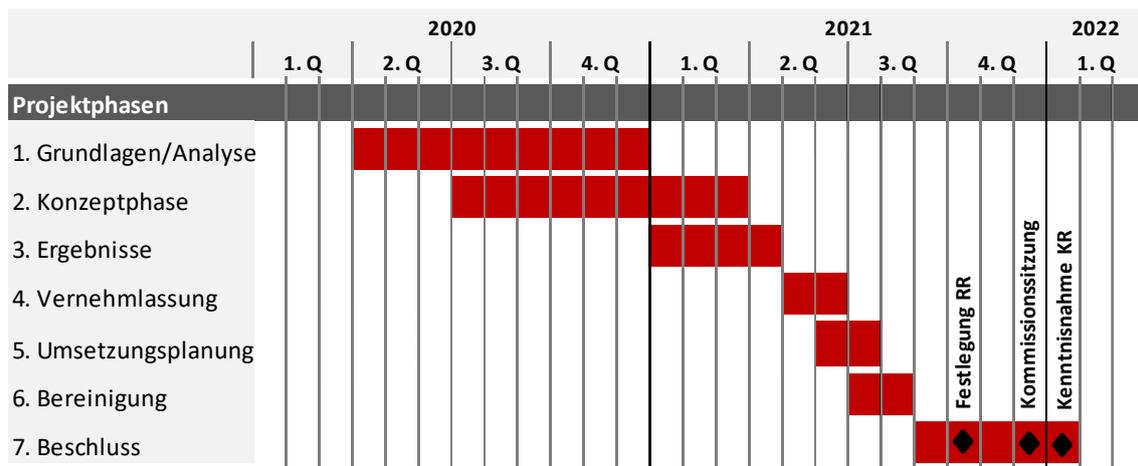


Abbildung 4: Prozessplan

1.4 Räumliche und sachliche Abgrenzung

Der Perimeter für das Gesamtverkehrskonzept Obwalden umfasst das ganze Kantonsgebiet.

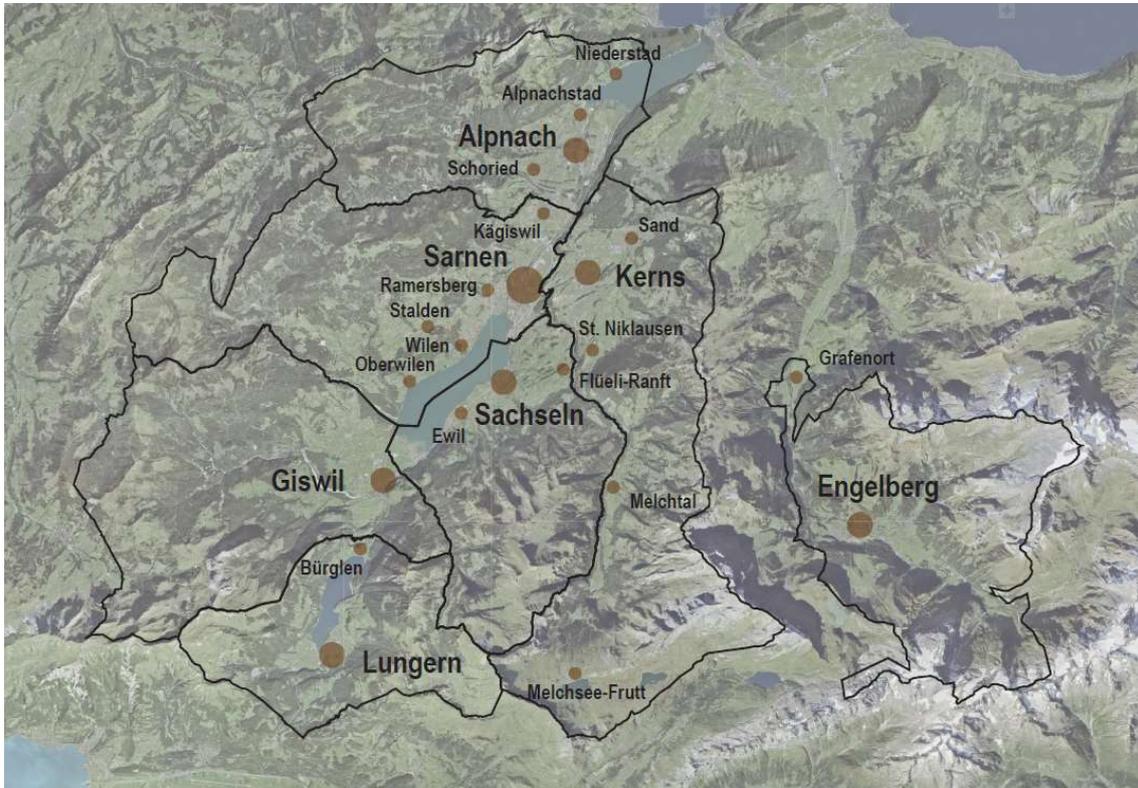


Abbildung 5: Perimeter Gesamtverkehrskonzept Obwalden

Inhaltlich fokussiert das Gesamtverkehrskonzept Obwalden auf den Alltagsverkehr und damit auf die wichtigsten Verkehrsmittel motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Veloverkehr und Fussverkehr. Zudem thematisiert es "Querschnittsthemen" wie das Mobilitätsmanagement und die Kombinierte Mobilität.

Thematisiert wird auch die Verkehrserschliessung der wichtigen Tourismusgebiete. Der Fokus liegt dabei auf den touristischen Intensivgebieten Engelberg, Pilatus und Melchsee-Frutt sowie auf den Gebieten Langis, Mörlialp und Turren.

Das Tourismusangebot innerhalb der Gebiete (Wandern, Velofahren in der Freizeit etc.) ist nicht Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden. Auch das Mountainbiking wird nur im Analysekapitel und in der Strategie behandelt, da der Kanton zu diesem Thema das genaue Vorgehen bzw. die nächsten Planungsschritte noch definieren muss. Nicht Gegenstand des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden sind zudem der Schiffs- und der Luftverkehr.

1.5 Grundlagen

Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden stützt sich auf folgende Grundlagen:

- Rechtliche Grundlagen (Baugesetzgebung, Strassengesetzgebung, Baureglemente der Gemeinden, etc.)
- Gesetzgebung über Fuss- und Wanderwege
- Langfriststrategie 2022+ des Kantons Obwalden
- Kantonaler Richtplan 2019 (Stand 1. Teilgenehmigung durch den Bundesrat)
- Energiestrategie mit den Themen: Vermeidung / Verlagerung, Dekarbonisierung MIV, Res-temissionen, Dekarbonisierung ÖV
- Richtplan für das kantonale Wanderwegnetz 2016
- Vorhandene Planungen in den Tourismusgebieten
- Vorhandene Planungen zum Veloverkehr (Radroutenkonzept 1996, durchgeführte Machbarkeitsstudien etc.)
- Statistiken zu Fahrgastzahlen öffentlicher Verkehr und Messergebnisse zum motorisierten Individualverkehr
- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzstatistiken
- Gesamtverkehrskonzept Nidwalden (in Erarbeitung)
- Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation (Juni 2021)
- Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan Oberland-Ost 2021 (Februar 2021)
- Energie- und Klimakonzept Kanton Obwalden (in Erarbeitung)
- Sachpläne des Bundes

2. Ist-Situation und Entwicklung Bevölkerung, Arbeitsplätze und Verkehr

2.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze

Die Bevölkerung und die Arbeitsplätze im Kanton wiesen im Jahr 2018 folgende Zahlen auf:

Gemeinde	Bevölkerung 2018	Arbeitsplätze 2018 (VZÄ)
Alpnach	6 022	2 513
Engelberg	4 289	1 921
Giswil	3 656	993
Kerns	6 439	1 853
Lungern	2 103	921
Sachseln	5 132	2 705
Sarnen	10 350	6 497
TOTAL	37 991	17 403

Tabelle 1: Bevölkerungs- und Arbeitsplätze (Quelle: GWS, STATENT, Stand: 2018).

Gemäss kantonalem Richtplan 2019 wird von folgendem Bevölkerungswachstum pro Gemeindetyp ausgegangen:

Gemeindetypen	Anteil	Bevölkerung 2032	Zuwachs 2018–2032	Bevölkerung 2042	Zuwachs 2032–2042
Ländliche Gemeinden (Lungern, Giswil)	8 %	6 000	240	6 070	70
Zentrumsnahe Gemeinden (Alpnach, Kerns, Sachseln)	45 %	18 950	1 350	19 350	400
Zentrumsgemeinde (Sarnen)	34 %	11 370	1 020	11 680	310
Touristische Schwerpunktgemeinde (Engelberg)	13 %	4 680	390	4 800	120
TOTAL	100 %	41 000	3 000 (7.9 %)	41 900	900 (2.2 %)

Tabelle 2: Entwicklung der Bevölkerung für die Jahre 2032 und 2042 im Kanton Obwalden (Quelle: GWS, Stand: 2018, Kantonaler Richtplan, Erläuterungsbericht, 2019).

Die Anzahl Arbeitsplätze soll sich parallel zum Bevölkerungswachstum pro Gemeindetyp weiterentwickeln:

Gemeindetypen	Anteil	Arbeitsplätze 2032	Zuwachs 2018–2032	Arbeitsplätze 2042	Zuwachs 2032–2042
Ländliche Gemeinden (Lungern, Giswil)	8 %	2 010	100	2 030	20
Zentrumsnahe Gemeinden (Alpnach, Kerns, Sachseln)	45 %	7 610	540	7 750	140
Zentrumsgemeinde (Sarnen)	34 %	6 910	410	7 010	100
Touristische Schwerpunkt- gemeinde (Engelberg)	13 %	2 070	150	2 110	40
TOTAL	100 %	18 600	1 200 (6.9 %)	18 900	300 (1.7 %)

Tabelle 3: Entwicklung der Arbeitsplätze für die Jahre 2032 und 2042 im Kanton Obwalden (Quelle: STATENT, Stand: 2018, Kantonaler Richtplan, Erläuterungsbericht, 2019).

2.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die heutigen Netze für den MIV und den öffentlichen Verkehr (ÖV) sind in den Beilagen 6 und 8 ersichtlich.

Nationalstrasse A8

Der Kanton wird durch die A8 ab dem Loppertunnel im Nordosten bis nach dem Tunnel Giswil im Südwesten über eine Autostrasse (Nationalstrasse 2. Klasse) erschlossen. Ab Giswil ist die A8 heute eine Hauptstrasse (Nationalstrasse 3. Klasse), welche durch die Umfahrungstunnel Giswil und Lungern und über den Brünigpass nach Brienz führt. Die A8 ist neben der durchgehenden Bahnlinie der Zentralbahn und der Brünigstrasse als Kantonsstrasse die Haupteinschliessung für das Sarneraatal und erlaubt eine schnelle Nord-Süd-Verbindung ins Berner Oberland und ins Mittelland.

Dank den schon bestehenden drei Umfahrungstunnels der A8 werden die Ortsdurchfahrten Sachseln, Giswil und Lungern grösstenteils vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Umfahrungstunnel in Sachseln wird östlich des Dorfes geführt und ist der sechstlängste Strassentunnel der Schweiz. In Giswil wird der Transitverkehr durch den A8-Tunnel geleitet. Dadurch wird die Brünigstrasse entlastet und es bildet sich weniger Rückstau am Bahnübergang der Zentralbahn. Mit dem Tunnel Lungern wird der MIV auf direktem Weg Richtung Brünigpass geführt. Mit dem momentan in Bau befindlichen Tunnel Kaiserstuhl zwischen Giswil Süd und Lungern Nord wird vorläufig die letzte Netzlücke der A8 als Autostrasse geschlossen. Nach aktuellem Kenntnisstand soll dieser Abschnitt 2029 für den MIV geöffnet werden. Gemäss einer Zweckmässigkeitsbeurteilung des ASTRA und der Kantone Bern und Obwalden vom Februar 2017 soll der Brünigpass zwischen Lungern Süd und Unterbach in den nächsten Jahren nur moderat ausgebaut werden. Erst bei wesentlich veränderten Rahmenbedingungen könnte ein möglicher Basistunnel zwischen Lungern Süd und Unterbach zu einem späteren Zeitpunkt wieder in Erwägung gezogen werden.

Im Kanton Obwalden bestehen heute die Nationalstrassenanschlüsse (38) Hergiswil, (37b) Alpnachstad, (37a) Alpnach Nord, (37) Alpnach Süd, (36) Sarnen Nord, (35) Sarnen Süd, (34) Giswil Nord, (33) Giswil Süd, (32a) Lungern-Nord und (32) Lungern-Süd. Der heutige Halbanchluss Alpnach Süd wird zurzeit zu einem Vollanschluss ausgebaut.

Die A8 weist zwischen Hergiswil und Sarnen im Kanton Obwalden die höchsten Verkehrsmengen auf. Bei Alpnachstad fahren täglich ca. 29 000 Fahrzeuge über die A8. Die Verkehrsmengen nehmen Richtung Brünigpass ab und umfassen bei Giswil noch 10 000 Fahrzeuge sowie am Brünig rund 8 000 Fahrzeuge. Der Schwerverkehrsanteil auf der A8 ist im Loppertunnel mit 10 Prozent am höchsten.

Durch den Loppertunnel fahren täglich ca. 24 000 Fahrzeuge. Bei der Verzweigung Lopper fahren je 2 900 Fahrzeuge Richtung Gotthard bzw. in Gegenrichtung auf die A8. Nördlich vom Loppertunnel ist die A2 mit 66 300 Fahrzeugen belastet. Bei Stansstad fahren 44 800 Fahrzeuge über die A2.

Querschnitt / Zählstelle	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	Schwerverkehrsanteil
T11 A8 Loppertunnel	24 000 Fz/Tag	10 %
N040 A8 Alpnachstad	28 300 Fz/Tag	4,0 %
M15 A8 Sarnen Nord	24 100 Fz/Tag	4,0 %
T10 A8 Sarnen Süd	18 000 Fz/Tag	4,3 %
N643 A8 Tunnel Sachseln	10 500 Fz/Tag	4,5 %
T05 A8 Brünigstrasse Giswil	10 000 Fz/Tag	5,4 %
N009 A8 Brünig Letzi	7 500 Fz/Tag	4,7 %

Tabelle 4: Belastung Nationalstrasse A8 an ausgewählten Querschnitten (Quelle: Kanton Obwalden).

Brünigstrasse (Hauptstrasse 4)

Die Brünigstrasse als Teil der Hauptstrasse 4, Barga - Schaffhausen – Zürich – Zug – Luzern – Brienzwiler, zieht sich von Norden nach Süden durch das ganze Sarneraatal; von Alpnachstad ab der Kantonsgrenze zu Nidwalden bis Giswil als Kantonsstrasse und von Giswil bis Brünigpass als Nationalstrasse.

Die maximale Belastung auf der Brünigstrasse besteht nördlich von Sachseln und beträgt 10 200 Fahrzeuge am Tag (Fz/Tag). In den übrigen Abschnitten liegt das Verkehrsaufkommen deutlich unter 10 000 Fz/Tag.

Querschnitt	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	Schwerverkehrsanteil
M14 Brünigstrasse	2'700 Fz/Tag	5,8 %
M12 Brünigstrasse südlich Alpnachstad	3 200 Fz/Tag	2,8 %
M11 Brünigstrasse südlich Alpnach	6 400 Fz/Tag	4,4 %
S08 Brünigstrasse nördlich Kägiswil	7 300 Fz/Tag	3,3 %
M10 Brünigstrasse nördlich Sarnen	5 800 Fz/ Tag	3,2 %
M16 Brünigstrasse südlich Sarnen	7 800 Fz/Tag	2,0 %
T09 Brünigstrasse nördlich Sachseln	10 200 Fz/Tag	3,3 %
N642 Brünigstrasse südlich Sachseln	4 000 Fz/Tag	2,6 %
M01 Brünigstrasse nördlich Giswil	3 700 Fz/Tag	2,5 %
T03 Brünigstrasse nördlich Lungern	3 000 Fz/Tag	3,0 %
T01 Brünigstrasse südlich Lungern	1 000 Fz/Tag	7,8 %

Tabelle 5: Belastung Brünigstrasse 2018 an ausgewählten Querschnitten (Quelle: Kanton Obwalden)

Übrige Kantonsstrassen

Das übrige Kantonsstrassennetz dient der Anbindung der Ortschaften Kerns, Flüeli Ranft, Stalden und Wilen an die Ortschaften Sarnen und Sachseln sowie an die A8, der Erschliessung des Melchtals, der touristischen Destinationen Melchsee-Frutt (bis Melchtal) und Engelberg (s. Beilagen 6 und 8). Zudem werden die Verbindungen nach Stans im Kanton Nidwalden und zu Sörenberg im Kanton Luzern (nur im Sommerhalbjahr) sichergestellt.

Bezeichnung der Kantonsstrassen
K-01 Brünigstrasse
K-02 Engelbergerstrasse
K-03 Stanserstrasse
K-04 Wilerstrasse
K-05 Glaubenbergstrasse
K-06 Kägiswilerstrasse
K-07 Melchtalerstrasse
K-08 Flüelistrasse
K-09 Panoramastrasse
K-10 Hofmättelstrasse

Tabelle 6: Kantonsstrassen (Quelle: Kanton Obwalden)

Die meistbefahrenste Kantonsstrasse ist die Nordstrasse in Sarnen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von 15 600 Fahrzeugen. Dieser kurze Strassenabschnitt verbindet den Nationalstrassenanschluss 36 Sarnen Nord mit dem Ortskern von Sarnen. Die Sarnenerstrasse nach Kerns weist mit 11 300 Fz/Tag ebenfalls eine hohe Belastung auf. Im Vergleich dazu weist die Brünigstrasse als durchgängige Talachse maximal 10 200 Fz/Tag nördlich von Sachseln auf (vgl.

Querschnitt	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	Schwerverkehrsanteil
M14 Brünigstrasse	2'700 Fz/Tag	5,8 %
M12 Brünigstrasse südlich Alpnachstad	3 200 Fz/Tag	2,8 %
M11 Brünigstrasse südlich Alpnach	6 400 Fz/Tag	4,4 %
S08 Brünigstrasse nördlich Kägiswil	7 300 Fz/Tag	3,3 %
M10 Brünigstrasse nördlich Sarnen	5 800 Fz/ Tag	3,2 %
M16 Brünigstrasse südlich Sarnen	7 800 Fz/Tag	2,0 %
T09 Brünigstrasse nördlich Sachseln	10 200 Fz/Tag	3,3 %
N642 Brünigstrasse südlich Sachseln	4 000 Fz/Tag	2,6 %
M01 Brünigstrasse nördlich Giswil	3 700 Fz/Tag	2,5 %
T03 Brünigstrasse nördlich Lungern	3 000 Fz/Tag	3,0 %
T01 Brünigstrasse südlich Lungern	1 000 Fz/Tag	7,8 %

Tabelle 5).

Querschnitt	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)	Schwerverkehrsanteil
M14 Brünigstrasse	2 700 Fz/Tag	5,8 %
M12 Brünigstrasse südlich Alpnachstad	3 200 Fz/Tag	2,8 %
M11 Brünigstrasse südlich Alpnach	6 400 Fz/Tag	4,4 %
S08 Brünigstrasse nördlich Kägiswil	7 300 Fz/Tag	3,3 %
M10 Brünigstrasse nördlich Sarnen	5 800 Fz/ Tag	3,2 %
M16 Brünigstrasse südlich Sarnen	7 800 Fz/Tag	2,0 %
T09 Brünigstrasse nördlich Sachseln	10 200 Fz/Tag	3,3 %
N642 Brünigstrasse südlich Sachseln	4 000 Fz/Tag	2,6 %
M01 Brünigstrasse nördlich Giswil	3 700 Fz/Tag	2,5 %
T03 Brünigstrasse nördlich Lungern	3 000 Fz/Tag	3,0 %
T01 Brünigstrasse südlich Lungern	1 000 Fz/Tag	7,8 %
S03 Nordstrasse	15 600 Fz/Tag	3,4 %
S02 Sarnerstrasse	11 300 Fz/Tag	2,6 %
S07 Engelbergstrasse	5 000 Fz/Tag	4,9 %

Tabelle 7: Belastung Kantonsstrassen 2018 an ausgewählten Querschnitten (Quelle: Kanton Obwalden).

2.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Bahnnetz

Im Kanton liegen die Bahnhöfe bzw. die Haltestellen Alpnachstad, Alpnach Dorf, Sarnen Nord, Sarnen, Sachseln, Ewil Maxon, Giswil, Kaiserstuhl OW, Lungern, Grafenort und Engelberg (s. Beilage 7 und 9). Diese werden von der Zentralbahn mit folgenden Linien bedient:

Linie	Haltestellen	Takt
S5	Luzern – Hergiswil – Alpnachstad – Alpnach Dorf – Sarnen Nord – Sarnen – Sachseln – Ewil Maxon – Giswil	halbstündlich
S55	Luzern – Hergiswil – Alpnach Dorf – Sarnen – Sachseln	stündlich, 4/Tag, werktags (in Spitzenzeiten)
InterRegio (IR) Luzern-Interlaken Express	Luzern – Sarnen – Sachseln – Giswil – Kaiserstuhl OW – Lungern – Brünig-Hasliberg – Meiringen – Brienz – Interlaken	stündlich
InterRegio (IR) Luzern-Engelberg Express	Luzern – Stans – Dallenwil – Wolfenschiessen – Grafenort – Engelberg	stündlich
Saisonzug	Luzern – Horw – Hergiswil – Stansstad – Stans – Engelberg	2-mal täglich i. d. R. nur an den Wochenenden
Saisonzug	Luzern – Sarnen – Giswil – Meiringen – Interlaken	2-mal täglich

Tabelle 8: ÖV-Verbindungen im Kanton Obwalden

Für die Gemeinden Giswil, Lungern und Alpnach Dorf bestehen Defizite bei den ÖV-Anschlüssen. Die S55 fährt nur bis Sachseln und bedient somit die Bahnhöfe in Giswil und Lungern nicht. Lungern wird auch nicht von der S5 angefahren. Lungern wird also nur mit dem InterRegio (Luzern-Interlaken Express) im Stundentakt erschlossen. Der InterRegio (Luzern-Interlaken Express) macht dafür keinen Halt am Bahnhof Alpnach Dorf. Für eine bessere Erschliessung von Lungern werden neben der Verlängerung der S-Bahn-Linien noch weitere Massnahmen geprüft. Diese sind aber noch nicht spruchreif und werden deshalb auch nicht in einem Massnahmenblatt ausformuliert.

Gemäss Modul K130 (STEP AS 2030) ist der Ausbau der S55 von Luzern bis nach Lungern geplant. Weiter soll der Saisonzug nach Interlaken neu drei- statt zweimal täglich fahren und der InterRegio (IR) zwischen Luzern und Engelberg soll zukünftig in einem Halbstundentakt fahren. Der Saisonzug nach Engelberg wird mit dem Halbstundentakt nach Engelberg ersetzt.

In der folgenden Tabellen sind die Anzahl Ein- und Aussteigende pro Bahnhof sowie einige ausgewählte Querschnittsbelastungen pro Tag ersichtlich (s. auch Beilage 7):

Richtung	Haltestelle	Anzahl Einsteigende	Anzahl Aussteigende
Brünig-Linie			
Richtung Interlaken S-Bahn + IR	Alpnachstad	49	231
	Alpnach Dorf	214	564
	Sarnen Nord	58	254
	Sarnen	392	1 321
	Sachseln	79	462
	Ewil Maxon	17	191
	Giswil	101	448
	Kaiserstuhl OW	32	40
	Lungern	99	203
Richtung Luzern S-Bahn + IR	Lungern	142	74
	Kaiserstuhl OW	41	32
	Giswil	419	86
	Ewil Maxon	183	22
	Sachseln	485	76
	Sarnen	1 345	420
	Sarnen Nord	235	55
	Alpnach Dorf	575	215
	Alpnachstad	197	48
Engelberg-Linie			
Richtung Engelberg (IR)	Grafenort	15-20*	15-20*
	Engelberg	0	1 072
Richtung Luzern (IR)	Engelberg	974	0
	Grafenort	15-20*	15-20*

Tabelle 9: Fahrgastzahlen Mo-Fr Zentralbahn nach Haltestellen 2019 (Quelle: Zentralbahn).

*Schätzung Zentralbahn

Richtung	Von	Nach	Fahrgäste pro Tag
Brünig-Linie			
Richtung Interlaken (S-Bahn + IR)	Hergiswil	Alpnachstad	4 707
	Alpnach Dorf	Sarnen Nord	4 060
	Ewil Maxon	Giswil	2 082
	Lungern	Brünig-Hasliberg	1 730
Richtung Luzern S5 + IR	Brünig-Hasliberg	Lungern	1 441
	Giswil	Ewil Maxon	1 855
	Sarnen Nord	Alpnach Dorf	3 754
	Alpnachstad	Hergiswil	4 357
Engelberg-Linie			
Engelberg (IR)	Grafenort	Engelberg	1 072
Luzern (IR)	Engelberg	Grafenort	974

Tabelle 10: Querschnittsbelastungen Zentralbahn Mo-Fr (Quelle: Zentralbahn).

Busnetz

Das Angebot des ÖV auf der Schiene wird durch das Busangebot ergänzt (s. Beilagen 7 und 9). Folgende Busverbindungen bestehen:

Linie	Haltestellen	Grundtakt	Takt zu Stosszeiten
312	Stans – Sarnen	stündlich	halbstündlich
341	Sarnen – Kerns Sand	stündlich	stündlich
342	Sarnen – Kägiswil – Alpnach	2-stündlich	stündlich
343	Sarnen – Melchtal – (Stöckalp)	stündlich	stündlich
344	Sarnen – Stalden	Unregelmässig	Halbstündlich - stündlich
	Sarnen – Stalden – Langis (Saison)	unregelmässig (4 bis 6mal am Tag)	unregelmässig (4 bis 6mal am Tag)
345	Sarnen – Oberwilen	1,5-stündlich	halbstündlich
346	Sarnen – Ramersberg	3-stündlich (unregelmässig)	halbstündlich
351	Sarnen – Sachseln – Flüeli Ranft	3-stündlich (unregelmässig)	halbstündlich
361	Giswil – Grossteil – Kleinteil	unregelmässig	stündlich
362	Giswil – Mörlialp	Skibus im Winter	Skibus im Winter
363	Giswil – Glaubenbielen, Parkplatz (Saison)	3/Tag	3/Tag

(Fortsetzung nächste Seite)

Linie	Haltestellen	Grundtakt	Takt zu Stosszeiten
Engelberger Autobetriebe	Ausgerichtet auf das Tourismusaufkommen besteht ein saisonal schwankendes ÖV-Angebot mit einer Ortsbuslinie in der Sommer- und Zwischensaison und mehreren Ortsbuslinien in der Wintersaison.	Saisonal unterschiedliche Fahrpläne	Saisonal unterschiedliche Fahrpläne

Tabelle 11: Takte und Verbindungen des Busnetzes (Quelle: PostAuto, Engelberger Autobetriebe)

Wie in der Tabelle ersichtlich, fahren die Busse teilweise unregelmässig bzw. in einem eher unattraktiven Takt. Dies betrifft z. B. die Linien 344, 345 und 346. Die Linie 361 in Giswil ist heute hauptsächlich auf die Schulzeiten ausgerichtet, weshalb der Fahrplan für nicht Ortskundige nur schwer verständlich ist. Die Schulzeiten spielen auch bei den Angeboten in Sarnen, Kerns und Sachseln eine Rolle.

Die Auslastung der Buslinien ist sehr unterschiedlich. Auf vielen Buslinien besteht gemessen an den heutigen Fahrgastzahlen ein Überangebot. Insbesondere wird ein Überangebot von 5 – 7,5 Kurspaaren auf den Linien 312, 361, 341, 345, 342 und 344 festgestellt. Rund um Sarnen ist die Auslastung der Busse der Linie 343 am höchsten. Die geringe Nachfrage auf gewissen Buslinien kann damit begründet werden, dass die heutigen gefahrenen Takte zu unattraktiv sind.

ÖV-Erschliessungsgüte

Anhand ihrer Distanz zu ÖV-Haltestellen und des Fahrplanangebots werden Gebiete in ÖV-Güteklassen eingeteilt. Im Kanton Obwalden wird dafür die Berechnungsmethodik des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) angewendet. Die Vorgaben an die zu erreichenden ÖV-Güteklassen bei Siedlungserweiterungen und -verdichtungen sind im kantonalen Richtplan definiert.

2.4 Veloverkehr

Das aktuelle Radroutenkonzept des Kantons Obwalden stammt aus dem Jahr 1996. Zusätzlich zum Radroutenkonzept wurden im Jahr 2011 Vorstudien für die Infrastruktur auf den verkehrstechnisch wichtigsten Strecken Sarnen – Kägiswil – Alpnach sowie Sarnen – Kerns – Sand – Kanton Nidwalden erstellt. Für die Abschnitte Sarnen – Kerns und Sand – Ennetmoos (NW) wurden diese Studien konkretisiert bzw. weiterbearbeitet. Auf die Erstellung eines Velonetzplans für den Ist-Zustand wurde verzichtet, da heute noch kein eigentliches, durchgehendes Netz vorhanden ist.

Bis heute wurden ausserhalb der Nationalstrassenprojekte, bei denen auch Teilstrecken des Velonetzes erstellt wurden, kaum Massnahmen aus dem Radroutenkonzept 1996 sowie aus den Vorstudien umgesetzt. Auf den Kantonsstrassen gibt es ausser zwischen Sarnen und Sachseln keine separaten Flächen für den Veloverkehr. Dies führt seit längerem zu Unmut in der Bevölkerung. Deshalb wurden bereits mehrere Projekte mit dem Schwerpunkt Veloverkehr aufgegleist. Gleichzeitig werden im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrten ebenfalls Verbesserungen für den Veloverkehr untersucht.

Ein wesentlicher Grund für die schleppende Umsetzung des Radroutenkonzepts ist die mangelnde Regelung von Zuständigkeiten und Finanzierung beim Veloverkehr im Kanton Obwalden. Eine gesetzliche Regelung zum Veloverkehr findet sich derzeit einzig in Art. 18 Abs. 2 der Strassenverordnung (GDB 720.11): "Die Anlage und der Unterhalt von Radfahrerstreifen oder Radwegen (längs der Kantonsstrassen) sind Sache des Kantons." Die unklare Rechtslage für Radwege oder Radstreifen, die nicht entlang von Kantonsstrassen geführt werden und deren Finanzierung behinderten eine zügige Realisierung von Velorouten. In der Beilage 2 werden Anstösse für die

Velorouten präsentiert. Eine Planungshilfe zum kommunalen Veloverkehr für Gemeinden steht mit der Beilage 3 zur Verfügung.

In den letzten Jahren ist das Aufkommen an Fahrten mit dem Mountainbike stark gewachsen. Dadurch haben sich auch die Konflikte mit anderen Nutzergruppen gehäuft. Die Verminderung dieser Konflikte ist Gegenstand eines geplanten Konzeptes.

Dem Freizeitverkehr stehen im Kanton Obwalden verschiedene Velolandrouten von SchweizMobil zur Verfügung (s. Beilage 10). Die Velolandrouten werden von SchweizMobil koordiniert und kommuniziert. Die Trägerschaft liegt beim Kanton:

Route	Etappen	Länge
4 - Alpenpanorama-Route	Etappe 4: Flüelen – Sörenberg	77 km
9 - Seen-Route	Etappe 5: Meiringen – Sarnen Etappe 6: Sarnen – Zug	32 km 61 km
73 - Wiggertal – Glauenberg	Etappe 2: Wolhusen – Sarnen	45 km
85 - Unterwalden-Route	Etappe 1: Giswil – Stans Etappe 2: Stans – Engelberg	23 km 22 km
701 - Lungernerseeumfahrung	Lungern – Bürglen – Kaiserstuhl – Lungern	9 km
702 - Sarnenerseeumfahrung	Sarnen – Sachseln – Wilen – Sarnen	18 km
703 - Wichtelseeumfahrung	Sarnen – Wichtelsee – Alpnach – Sarnen	20 km

Tabelle 12: Veloland-Schweiz-Routen im und durch den Kanton Obwalden (Quelle: www.schweizmobil.ch/de/veloland.html)

Der Komfort und der Ausbaustandard dieser Veloland-Schweiz-Routen sind sehr unterschiedlich. Im Rahmen des Programms Routenoptimierungen Veloland 2030 konnten bereits einige Schwachstellen behoben werden:

Routen	Ortschaften, Abschnitte	Schwachstelle	Massnahme
9, 701	Lungern	Unübersichtliche Querung der Brünigstrasse	Entschärfung Problem durch Eröffnung Tunnel Lungern
9, 703	Sarnen, Wichtelsee	Mangelhafter Belag	Mangelhafter Belag wurde ersetzt.
9, 703	Sarnen	Gleise in der Strasse / Veloroute	Schienenrille wurde mit Gummieinlage geschlossen

Tabelle 13: Behobene Schwachstellen auf den Veloland-Schweiz-Routen

Zahlreiche Schwachstellen bestehen jedoch weiterhin, deren Behebung erst teilweise in Angriff genommen wurde (s. Beilage 10):

Routen	Ortschaften, Abschnitte	Schwachstelle	Status
4	Sarnen – Alpnach	Fehlende Radverkehrsanlage bei hoher MIV-Belastung	Machbarkeitsstudie (im Zusammenhang mit Gesamtverkehrskonzept Obwalden) erfolgt 2021/2022.
4, 9, 702	Sarnen – Oberwilen	Ungeeignete Radverkehrsanlage und ungesicherte Linksabbieger in Kurve / Fehlende Radverkehrsinfrastruktur, Trottoir für Velos stellenweise zu schmal	Für ungeeignete Radverkehrsanlage (schmales Trottoir) auf Wilerstrasse besteht kein Projekt. Massnahmen für ungesicherten Linksabbieger (Knoten Peterhof) werden hingegen im Projekt Umgestaltung Rüti-/ Wilerstrasse getroffen (Realisierung 2022/2023).
9	Lopper - Niederstad – Alpnachstad	Abschnitt entlang Vierwaldstättersee nach Absenkung an mehreren Stellen ausgewaschen / Der Mischverkehr auf den Trottoirs und dem Fusssteg um den Lopper ausserhalb des Siedlungsgebietes kommt an die Kapazitätsgrenze, da der Veloverkehr stark zunimmt	Keine Massnahmen in Planung
9	Giswil – Kaiserstuhl	Sehr steiler Abschnitt (asphaltiert)	Keine Massnahmen in Planung
9	Lungern, Dorf – Brünigpass	Viele Belagsschäden (Naturbelag) und sehr steil	Ausführung bisher nicht möglich, da kein Konsens und keine Kostenbeteiligung (Kostenpunkt Fr. 1,5 Mio.) durch die meisten Grundeigentümer.
9, 703	Sarnen	Zu schmale Infrastruktur auf Sarneraabrücke A8	Behebung durch den Kanton nicht möglich, da das ASTRA Eigentümerin der Infrastruktur ist.
73	Gesamte Strecke auf Obwaldner Boden	Strecke verläuft durchgehend auf der Hauptstrasse	Es besteht die Idee, die Route über die Wiler- und Endlosenstrasse umzulegen
85	Ennetmoos, St. Jakob / Abschnitt Kantonsgrenze OW/NW-Chabisstein	Teilweise fehlende Infrastruktur zwischen Knoten Polenstrasse/Kernwald und St. Jakob / kurzer Abschnitt ohne Veloinfrastruktur gefährlich	Vorprojekt für RVA Sand (OW) – St. Jakob (NW) wird 2021 erarbeitet
85	Engelberg, Obermatt – Grafenort	Teilweise schlechter Belag / Belag für Tourenvelos ungeeignet	Koordination zwischen OW / NW ausstehend

Routen	Ortschaften, Abschnitte	Schwachstelle	Status
701	Ostseite des Lungernersees	Das Fahren auf der Strasse ist zu gefährlich. Auf dem Trottoir sind Velos zwar gestattet, das die Platzverhältnisse sind jedoch beengt. Mehrere Parkplatz-Ein-/ Ausfahrten verlaufen über das Trottoir; v.a. aussereuropäische Touristen rechnen auf dem Trottoir nicht mit Velos.	Massnahmen im Rahmen des Tunnelprojektes A8 Kaiserstuhl geplant
702	Ewil – Sachseln	Fehlende Radverkehrsinfrastruktur, Trottoir für Velos stellenweise zu schmal	Keine Massnahmen in Planung
702	Oberwilen – Forst	Abschnitt tendenziell gefährlich, da die Strasse durch den Wald viel befahren, eng und unübersichtlich ist / viel befahrene Strecke am Wochenende / zusätzliche Gefahr durch die vielen Nutzergruppen (Autos, Mofas, Velos, Inliner, Zufussgehende etc.)	Keine Massnahmen in Planung
703	Alpnach	Dammweg sehr steil und schmal	Keine Massnahmen in Planung
703	Gesamte Strecke	Teilweise schlechte Wegqualität mit zunehmenden Belagsschäden	Keine Massnahmen in Planung

Tabelle 14: Noch nicht behobene Schwachstellen auf den Veloland-Schweiz-Routen

2.5 Fussverkehr

Für den Fussverkehr gelten das aktuelle Netz des Wanderwegrichtplans des Kantons Obwalden sowie die kommunalen Fusswegnetzpläne der Gemeinden. Die Ortsdurchfahrten sind heute mehrheitlich auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Das Thema Koexistenz spielt dementsprechend bei der Sanierung der Ortsdurchfahrt eine zentrale Rolle. In diesem Zusammenhang ist ortsspezifisch auch zu prüfen, ob eine Temporeduktion in Frage kommt.

Neben Konflikten mit dem motorisierten Verkehr kommt es bei der Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf gemeinsamer Fläche immer öfters auch zu Konflikten mit dem Veloverkehr. Dies ist unter anderem auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der beiden Verkehrsmittel sowie den wachsenden Anteil an E-Bikes zurückzuführen.

Die Verträglichkeit zwischen Fuss- und Veloverkehr ist auch auf Wanderwegen ein Thema. Aufgrund der rasanten Entwicklung beim Biken und E-Biken ergibt sich ein Konfliktpotenzial, das auf verschiedenen Wanderwegabschnitten im Interesse der Sicherheit und des Wanderwegunterhalts Massnahmen erfordert, im Sinne der Koexistenz oder der Verkehrstrennung.

Eine Planungshilfe für den Fussverkehr (kommunale Fusswegplanung) findet sich in Beilage 3.

Wanderwege

Dank der Lage in den Zentralschweizer Alpen besteht im Kanton Obwalden eine grosse Auswahl an Wanderwegen und Bergwanderwegen. Weil der Kanton die Planungshoheit für die Wanderwege hat, sind diese im kantonalen Richtplan für das Wanderwegnetz festgelegt.

Fusswegnetzpläne

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege schreibt vor, dass das Fusswegnetz in Plänen darzustellen ist. Im Kanton Obwalden sind die Gemeinden für die Planung und Realisierung der Fusswege zuständig. Die Gemeinden erarbeiten deshalb im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen die Fusswegnetzpläne. Der Stand der Erarbeitung ist pro Gemeinde unterschiedlich.

2.6 Mobilitätsmanagement

Das Thema Mobilitätsmanagement, d. h. die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, wurde bislang vom Kanton Obwalden nicht speziell gefördert. Deshalb gibt es für die Gemeinden oder Investoren bis jetzt auch keine definierte Anlaufstelle beim Kanton für dieses Thema. Die Beilage 4 ist eine Planungshilfe für Mobilitätsmanagement in Verwaltung, verwaltungsnahen Betrieben, grösseren Unternehmen und grösseren Organisationen.

2.7 Kombinierte Mobilität

Aufgrund der dezentralen Besiedlung grosser Teile des Kantons sind optimale Umsteigebeziehungen zwischen dem Individualverkehr und dem ÖV von zentraler Bedeutung. Die kombinierte Mobilität wird in der Beilage 1 vertieft.

Infrastruktur Bahnhöfe / Umsteigepunkt Kerns

Das Angebot und die Infrastruktur an den Bahnhöfen sind grundsätzlich gut. Die Kombination von Auto oder Motorrad mit Bus oder Bahn (Park+ Ride) wird an allen Mobilitätshubs mit mindestens 9 (Alpnach Dorf, exkl. Parkplätze auf Boden Korporation Alpnach) und maximal 68 (Engelberg) Parkplätzen gefördert. Zudem stehen an allen Bahnhöfen Veloabstellplätze zur Verfügung (s. Beilage 1 und Abbildung 6). Sarnen bietet mit Abstand am meisten Veloabstellplätze an (245 + 126 am Bahnhof Sarnen Nord), während in Lungern die geringste Anzahl mit 20 Veloabstellplätze zur Verfügung steht. Am Bahnhof Sarnen ist es auch möglich, Velos zu mieten.

Weiter ist es an den Bahnhöfen Alpnach Dorf, Sarnen, Sachseln, Lungern, Giswil und Engelberg sowie in Kerns möglich, E-Autos aufzuladen. Die gemeinschaftliche Nutzung von Autos (Carsharing) ist in Alpnach Dorf, Sarnen Nord, Sarnen und Sachseln mit Mobility-Autos möglich. In Sarnen gibt es am Bahnhof auch einen Taxistandort. Je nach Bedeutung und Grösse des Bahnhofs bestehen auch Einkaufs-, Informations-, Verpflegungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten (s. Abbildung 6).

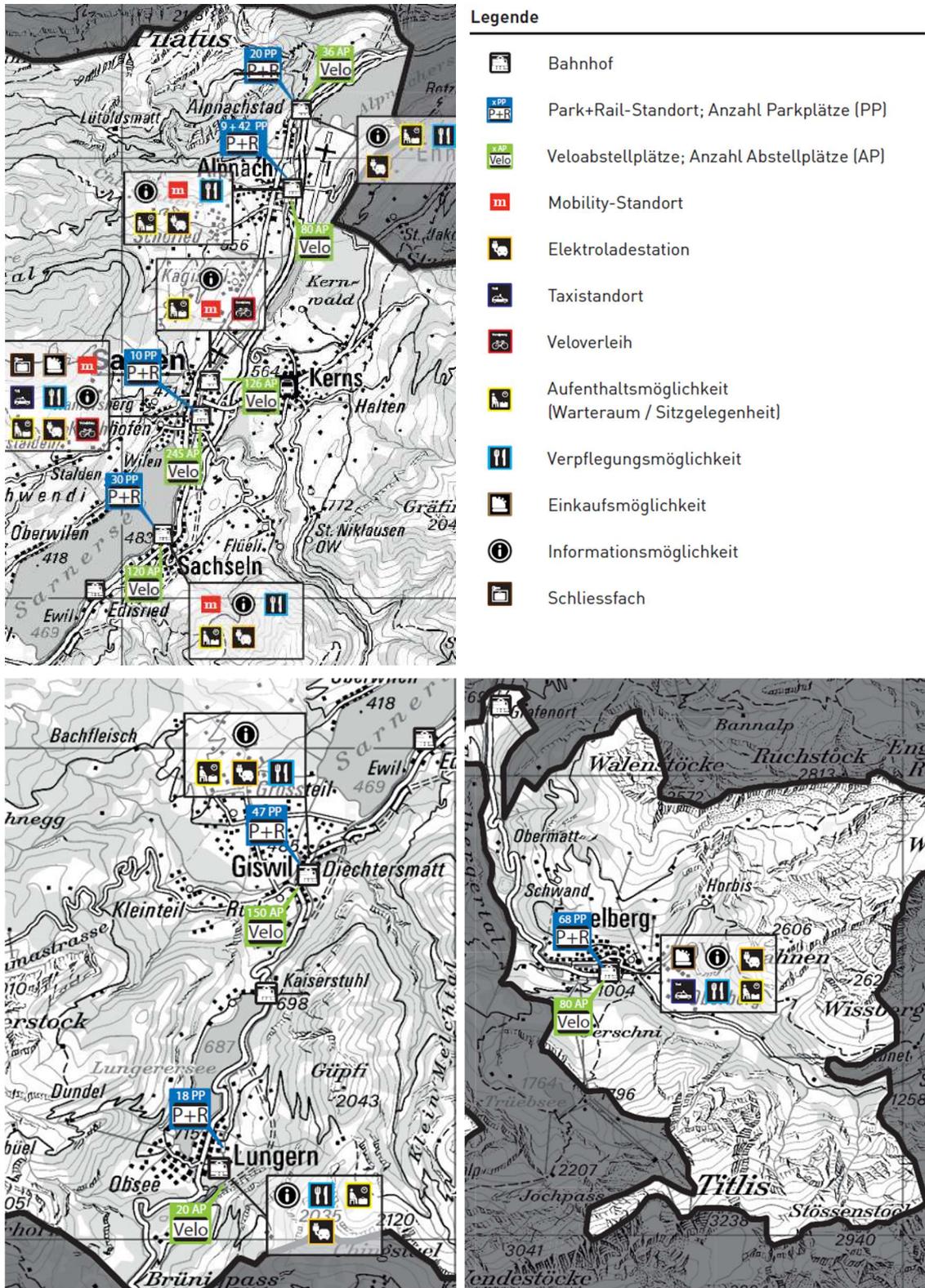


Abbildung 6: Übersicht Bestand Mobilitätshubs

Kategorisierung der Umsteigepunkte (Mobilitätshubs) bezüglich Wichtigkeit / Bedeutung

Die Umsteigepunkte werden in zwei Prioritätsstufen eingeteilt. In die erste Priorität fällt der Bahnhof Sarnen aufgrund seiner starken Nutzung als Umsteigepunkt für den Alltagsverkehr und den Freizeitverkehr. Die Bahnhöfe in Engelberg und Alpnachstad werden aufgrund ihrer wichtigen Funktion als touristische Umsteigepunkte ebenfalls der ersten Priorität zugeordnet. In die zweite Priorität fallen die übrigen Bahnhöfe und die Bushaltestelle Post in Kerns. Die Bahnhöfe Ewil Maxon und Kaiserstuhl stellen hingegen keine Umsteigepunkte dar oder haben als solche nur eine geringere Bedeutung.

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

Tabelle 15: Mobilitätshub 1. Priorität

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

Tabelle 16: Mobilitätshub 2. Priorität

Bahnhof	Anzahl P+R-Parkplätze	Anzahl Veloabstellplätze
Alpnachstad	20	36 (Minimalbedarf gut gedeckt)
Alpnach Dorf	9	80 (Minimalbedarf knapp gedeckt)
Sarnen	10	371 (Mittlerer Bedarf knapp gedeckt)
Sachseln	30	120 (Mittlerer Bedarf knapp gedeckt)
Giswil	47	150 (Mittlerer Bedarf gut gedeckt)
Lungern	18	20 (Minimalbedarf nicht gedeckt)

Bahnhof	Anzahl P+R-Parkplätze	Anzahl Veloabstellplätze
Engelberg	68	80 (Minimalbedarf nicht gedeckt)

Tabelle 17: Anzahl P+R-Parkplätze und Veloabstellplätze pro Bahnhof, Stand November 2020 (Quelle: Zentralbahn)

Im Vergleich zur Infrastruktur in Zusammenhang mit der Bahn weisen die Bushaltekanten bzw. die Bushaltestellen Mängel auf. Insbesondere die Hindernisfreiheit ist an vielen Orten noch nicht gewährleistet und muss gemäss BehiG bis Ende 2023 an mehreren Orten verbessert werden.

Fahrgemeinschaften

Neben dem Umsteigen vom ÖV auf den Individualverkehr oder umgekehrt ist auch die Förderung von Fahrgemeinschaften an ausgewählten Standorten ein Thema. Heute wird dies im Kanton bereits teilweise praktiziert (s. Beilage 1), einerseits um von Kerns nach Sarnen zu gelangen oder um Fahrgemeinschaften Richtung Luzern zu bilden. Als Parkierungsmöglichkeit werden dazu die Parkplätze Giswil Zollhaus, Kerns Gemeindehaus, Sarnen Süd und Sarnen Ei genutzt.

2.8 Tourismus und Freizeit

Im Gesamtverkehrskonzept Obwalden bildet die Erschliessung der touristischen Intensivgebiete Engelberg, Melchsee-Frutt und Pilatus sowie auf die weiteren Gebiete Langis, Mörlialp und Turren einen Schwerpunkt. Insgesamt zeigt sich, dass die Auslastung der Strassen und des ÖV an Durchschnittstagen verkraftet werden kann. Das Hauptproblem sind die konzentrierten Rückfahrten von Tages- und Wochenendgästen an schönen Wintertagen, insbesondere an Wochenenden und im Zeitraum von Weihnachten bis nach Neujahr.

Folgend sind die Ausgangslage und der Handlungsbedarf pro Gebiet ersichtlich. Für Engelberg wurde eine vertiefte Untersuchung und ein Workshopverfahren durchgeführt. Die Zusammenfassung der Untersuchung und ihrer Ergebnisse ist in der Beilage 1 "Zusammenfassungen Vertiefungen" zu finden.

Alpnachstad Pilatus

Der Pilatus ist mit der weltweit steilsten Zahnradbahn ein beliebtes Ausflugsziel. Die Zahnradbahn ab Alpnachstad ist von Mai bis November in Betrieb. Die Talstation ist mit dem Auto, dem Zug und dem Schiff leicht erreichbar. Unmittelbar bei der Pilatusbahn befindet sich der Bahnhof Alpnachstad mit einer sehr guten Bahn-Anbindung im Halbstundentakt. Auch besteht eine direkte Anbindung an die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee. Rund um die Pilatusbahn und den Bahnhof sind genügend Parkplätze vorhanden, die bewirtschaftet werden.

Die meisten Parkplätze der Pilatusbahn liegen auf einem Grundstückstreifen, der dem ASTRA gehört und bei einem allfälligen vierspurigen Ausbau der Nationalstrasse A8 beansprucht wird. Mittelfristig ist eine Realisierung aber noch nicht in Sicht. Somit besteht zurzeit kein Handlungsbedarf.

Engelberg

Engelberg ist eine der Schweizer Top-Destinationen im Tourismus. Vor allem während der Wintersaison werden hohe tägliche Verkehrs-Frequenzen verzeichnet, welche zu zeitweisen Überlastungen in Engelberg und auf der Talstrasse führt. Die Auswertung und Beurteilung der verfügbaren aktuellen Verkehrsdaten zeigt, dass auf der Talstrasse an rund 10 Prozent der Tage zeitweise Überlastungen auftreten, mehrheitlich talauswärts. Die kritische Verkehrsbelastung bezieht sich vor allem auf die vorhandene Kapazität der neuralgischen Verkehrsknoten.

Das Tourismusangebot wird u.a. mit dem Projekt Titlis 3020 weiterentwickelt.

Nebst Engelberg selber sind die Gemeinden auf dem Kantonsgebiet Nidwalden von den Verkehrsproblemen betroffen. Die beiden Kantone haben sich deshalb darauf geeinigt, das Thema gemeinsam im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden zu behandeln.

Zum Thema liegen bereits zahlreiche Berichte und Planungsgrundlagen vor. Parallel zur Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden findet ein Dialog unter Leitung des Kantons Obwalden mit Vertreter*innen des Kantons Nidwalden, der Gemeinde Engelberg, Engelberg-Tourismus, den Bergbahnen und der Hotellerie statt. Zudem arbeitet eine "Gruppe Verkehrsentslastung Engelbergertal" unter der Leitung des Kantons Nidwalden an möglichen Lösungen. Die diskutierten Lösungen betreffen verschiedene Zuständigkeiten auf Ebene Kanton, Gemeinde und Transportunternehmen.

Mit der absehbaren Angebotsentwicklung ist auf der Engelberger-Strecke der Zentralbahn mittelfristig eine Kapazitätssteigerung um mehr als 50 Prozent bzw. um mehr als 400 Fahrgäste bezogen auf die Spitzenstunde absehbar. Die Voraussetzungen dazu sind der Doppelspurausbau Staldifeld bei Dallenwil sowie die Beschaffung des entsprechenden Rollmaterials.

Im Gesetz über den Neubau der Steilrampe der zb Zentralbahn AG vom (GDB 772.2) wird im Art. 4 Abs. 2 festgehalten: "Die Einwohnergemeinde Engelberg wird verpflichtet, ab sofort und für mindestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme der neuen Linie auf Strasseninvestitionen und Parkplatzvergrößerungen, die einen Einfluss auf die Konkurrenzfähigkeit der Bahn haben, zu verzichten." Diese Frist ist mittlerweile abgelaufen. Das Parkplatzangebot wurde im Rahmen verschiedener Projekte / Umnutzungen reduziert.

Der Handlungsbedarf fokussiert auf die verträgliche Organisation des Tourismusverkehrs im Engelbergertal, unter Wahrung der attraktiven Erschliessung von Engelberg. Die bereits vorhandenen Grundlagen und Lösungsansätze sowie die Ergebnisse aus den aktuell laufenden Prozessen sind einzubeziehen, zu koordinieren, weiterzuführen und umzusetzen.

Die Analysen zeigen, dass mit wenigen wirkungsvollen Massnahmen eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation im Engelbergertal auf Basis der bestehenden Strasseninfrastruktur erreicht werden kann. Dabei besteht einerseits das Ziel, eine weitere Zunahme des MIV zu vermeiden und andererseits, die tageweisen Verkehrsspitzen zu reduzieren und zu glätten. Die Entwicklung der öffentlich zugänglichen Parkplätze in Engelberg soll sich weiterhin am Bestand gemäss Steilrampengesetz bzw. gemäss Verkehrsrichtplan 2002 orientieren. In Engelberg besteht zudem die Herausforderung, den Gratis-Bus, welcher den Bahnhof und das Dorf mit den Bergbahnen verbindet, auch in Spitzenzeiten in hoher Qualität betreiben zu können. Im Engelbergertal kann die Verträglichkeit des Verkehrs auf den Ortsdurchfahrten verbessert werden.

Das Massnahmenkonzept ist in Beilage 1, Kap. 4.7 zusammengefasst.

Melchsee-Frutt

Melchsee-Frutt hält im Sommer wie im Winter ein vielseitiges Freizeitangebot bereit. Die Melchsee-Frutt ist mit der Gondelbahn ab Stöckalp in der Sommer- und Wintersaison erreichbar. Zur Stöckalp fährt die Buslinie 343 stündlich ab Bahnhof Sarnen über Kerns. Im Winter verkehren kursmässige Direktkurse am Wochenende und in der Ferienzeit. Ebenfalls werden von Postauto auch Lagergruppentransporte und Shuttles ab dem Schulhausplatz Kerns durchgeführt. Durch das Angebot des Snow'n'Rail der SBB ist die Fahrt mit dem ÖV mit einem Skipass gratis. Für die Anfahrt mit dem Auto im Sommer ist die Aussenparkierung bei der Talstation Stöckalp gratis. Im Winter wird eine Gebühr von 5 Franken fällig. Ein Parkfeld im Parkhaus Stöckalp kostet im Sommer für Tagesgäste 12.-/Tag. Auch im Winter ist das Parkhaus Stöckalp für Tagesgäste gebührenpflichtig. Der Parkplatz Dempfelmatt auf der Melchsee-Frutt selbst ist nur im Sommer mit dem Auto erreichbar und ebenfalls kostenpflichtig.

An vielen Tagen in der Wintersaison reicht das Angebot an Parkfeldern bei der Talstation nicht aus. An diesen Tagen wird auf einem angrenzenden Feld in der Alpwirtschaftszone eine Überlaufparkierung organisiert.

Das Parkieren auf dem "Überlaufparkplatz" führt teilweise zu Problemen mit dem instabilen Untergrund (Einsinken von Autos).

Moorlandschaft Langis Glaubenberg

Die Moorlandschaft Langis Glaubenberg ist die grösste zusammenhängende Moorlandschaft in der Schweiz und ist im *Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler* (BLN) als "Moorlandschaft von nationaler Bedeutung" unter dem Namen "Flyschlandschaft Haglere – Glaubenberg – Schlieren" eingetragen. Im Winter laden die Loipen zum Skilanglaufen ein.

Mit dem Bus ist das Langis von Sarnen aus nur unregelmässig (werktags 4mal, an den Wochenenden 6mal) ab Sarnen erreichbar. Seit wenigen Jahren wird das Langis zusätzlich von der Entlebucherseite mit der PostAuto-Linie 232 Entlebuch-Finsterwald-Gfellen-Langis erschlossen. Für die Anreise mit dem Auto steht ein Parkplatz zur Verfügung (Parkgebühr im Winter für den ganzen Tag: Fr. 6.-). Diese angebotenen Parkfelder reichen an Wochenenden mit gutem Wetter jeweils nicht aus (Wintersaison).

Das ÖV-Angebot ist in Bezug auf den Takt und das Sitzplatzangebot zu verbessern. Für die Hochsaison sind bezüglich der Parkierung weitere Massnahmen zu prüfen.

Mörlialp

Die Mörlialp gehört zur Gemeinde Giswil und ist ein Skigebiet sowie Sommer- und Winterferienort. Die Mörlialp liegt an der Panoramastrasse (K-09 Panoramastrasse), die den Kanton Obwalden (Giswil) mit dem Luzerner Entlebuch (Sörenberg) verbindet. Sie ist auch Teil des BLN Gebiets "Flyschlandschaft Haglere – Glaubenberg – Schlieren". Der Merlisee auf der Mörlialp steht unter Naturschutz.

Mit dem Postauto, resp. dem Skibus im Winter, ist die Mörlialp dreimal am Tag ab Giswil erreichbar. Von der Luzerner Seite gibt es ab Sörenberg bis Glaubensbielen Parkplatz fünf Busverbindungen am Tag. Im Winter ist die Mörlialp von Giswil her Endstation, da die Panoramastrasse über den Glaubensbielenpass gesperrt ist. Im Winter erreicht man die Mörlialp mit dem Auto nur von der Obwaldner Seite. Die Parkierung für den Autoverkehr ist heute bei der Mörlialp kostenlos. Für die Mörlialp ist aufgrund der ökologisch und landschaftlich sensiblen Lage (Teil des Bundesinventars von Landschaften und Naturdenkmälern von nationaler Bedeutung) gemäss Richtplan keine intensive touristische Nutzung geplant.

Die Parkplätze werden im Vergleich zu anderen touristischen Gebieten nicht bewirtschaftet. Des Weiteren ist die Busverbindung von Giswil her nicht auf die Buslinie von der Luzerner Seite her abgestimmt. Zudem ist der Velotransport im Bus nicht gewährleistet.

Turren Schönbüel

Turren gehört zum Freizeitgebiet Lungern Turren Schönbüel und ist Ausgangspunkt für diverse Winter- und Sommeraktivitäten mit spektakulären Aussichten. Der angrenzende Weiler Obsee bei Lungern gehört zum Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS).

Ab Bahnhof Lungern ist die Talstation der Lungern-Turren-Bahn (LTB) im Weiler Obsee in 15-20 Gehminuten erreichbar. Auf Anfrage bei der Talstation kann für diesen Abschnitt ein Shuttlebus bestellt werden. Für die Anfahrt mit dem Auto stehen genügend gebührenpflichtige Parkplätze (5.-/Tag) bei der Talstation zur Verfügung.

Es besteht kein Handlungsbedarf.

3. Ziele und Strategie

3.1 Übersicht

Die Ziele und die Strategie definieren die Ausrichtung des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden. Die Ziele beschreiben den Zustand, der erreicht werden soll (Was?), die Strategie zeigt den Weg dazu auf, bezogen auf die Planungsgrundsätze und die massgebenden Themenbereiche (Wie?).

Die Ziele und die Strategie können wie folgt zusammengefasst werden:



Abbildung 7: Übersicht Ziele und Strategie

3.2 Ziele

Nachfolgend werden die übergeordneten Ziele definiert, an welchen sich das Gesamtverkehrskonzept Obwalden ausrichtet. Basis der Zieldefinition bildete auch die Raumentwicklungsstrategie des kantonalen Richtplans. Die fünf Ziele werden als Teile des Zukunftsbilds Mobilität und Verkehr verstanden.

Ziel 1: Verbunden mit den Nachbarn

Der Kanton Obwalden stellt die Verbindung und Erschliessung zur Agglomeration Luzern und zum Mittelland, zum Berner Oberland und zur Nord-Süd-Achse sicher.

- Vernetzung mit der Exklave Engelberg, den Nachbarkantonen und insbesondere auch mit den Agglomerationsräumen Luzern, Zürich, Bern Basel und Lugano / Mailand.

Ziel 2: Ressourcenschonend, zweckmässig und emissionsarm

Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse werden ressourcenschonend, zweckmässig und emissionsarm erfüllt.

- Ressourcenschonend: verhältnismässiger und schonender Umgang mit Energie, Boden, Landschaft
- Zweckmässig: Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte bei der Angebotsentwicklung; Förderung der kombinierten Mobilität; Einsatz des für diesen Zweck besten Verkehrsmittels
- Emissionsarm und platzsparend: Reduzierung der Belastung durch Lärm, Luftschadstoffe und Klimagase, weiter werden platzeffiziente Verkehrsmittel eingesetzt

Ziel 3: Verbunden untereinander

Die Wohn- und Arbeitsgebiete in Obwalden sind mit dem Velo und zu Fuss, mit dem ÖV und mit dem MIV gut erreichbar.

- Fussverkehr: Für kurze Wege und die "Letzte Meile" (z. B. Bahnhof – Arbeitsplatz) steht eine durchgehende und attraktive Infrastruktur für den Fussverkehr zur Verfügung.
- Veloverkehr: Dem Alltagsverkehr steht eine durchgehend sichere Infrastruktur zur Verfügung. Der Freizeitverkehr hat ein Angebot von attraktiven Routen zur Auswahl.
- ÖV: Ausbau und Förderung des ÖV, wo es sinnvoll und wirtschaftlich tragbar ist.
- MIV: Für den MIV werden mit Ausnahme der bekannten Nationalstrassenprojekte, der Vorhaben zur Verbesserung der Erschliessung von Wirtschaftsstandorten und der Vorhaben bei touristischen Strassen keine weiteren Ausbauten vorgesehen. Auf den Ortsdurchfahrten besteht eine verträgliche Situation für alle Verkehrsteilnehmenden.

Ziel 4: Sicher und komfortabel unterwegs

Alle Verkehrsteilnehmenden sind im öffentlichen Raum sicher und komfortabel unterwegs.

- Sicher: Subjektive (Empfindung) und objektive Sicherheit (Schutz vor Unfall)
- Komfortabel: direkte Verbindungen mit guter Orientierung, angemessene Dimensionierung der Flächen für alle Verkehrsteilnehmenden; hindernisfreie Gestaltung des öffentlichen Raums gemäss Behindertengleichstellungsgesetz
- Siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs sowie Leben des Koexistenz-Prinzips

Ziel 5: Tourismusgebiete nachhaltig attraktiv anbinden

Eine attraktive und vertretbare Erschliessung der Gebiete mit sanftem und intensivem Tourismus ist gewährleistet.

3.3 Strategie

Die Strategie zur Erreichung der Ziele wird anhand der nachfolgend dargelegten Planungs- und Entwicklungsgrundsätzen konkretisiert.

3.3.1 Strategische Grundsätze

Die Planungsgrundsätze leiten sich direkt aus dem kantonalen Richtplan 2019 ab. Sie entsprechen zudem gesamtschweizerisch anerkannten Grundsätzen.

Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Die Abstimmung der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung ist auf Bundesebene im Raumplanungsrecht verankert und stellt die Prämisse sowohl für den kantonalen Richtplan als auch das nachgelagerte Gesamtverkehrskonzept Obwalden dar. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird unter Anwendung der nachfolgenden Planungsgrundsätze erreicht.

Angebotsorientierung

Angebotsorientierte Verkehrsplanung orientiert sich an den Grenzen des Verkehrs, des Umfeldes und der Umwelt. Die Mobilitätsbedürfnisse sollen durch das Angebot an Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel beeinflusst und gelenkt werden. Die angestrebte, gewünschte Mobilitätsentwicklung orientiert sich am bestehenden Infrastruktur- / Verkehrsmittelangebot für den MIV. Die Strasseninfrastruktur wird nicht ausgebaut, sondern wo nötig optimiert (Nationalstrassenanschlüsse etc.). Das stetige Wachstum der Gesamtmobilität – insbesondere der Verkehrsleistung (zurückgelegte km pro Tag und Person) – soll wo möglich gedämpft oder mit Massnahmen abgefangen werden, die ohne Infrastrukturausbau für den MIV umgesetzt werden können. Die konsequente Umsetzung einer angebotsorientierten Verkehrsplanung erfordert Geduld und Durchhaltevermögen, um den (möglicherweise unangenehmen) Zwischenzustand vor der Anpassung des Mobilitätsverhaltens in der Bevölkerung zu überbrücken.

4V-Prinzip

Die Weiterentwicklung des MIV, des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs erfolgt nach den Grundsätzen vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Aktuell gewinnt der Aspekt der Vernetzung an Bedeutung. Dies bildet das heute allgemein angewendete "4V-Prinzip", welches nachfolgend präzisiert wird. Bei der Anwendung des 4V-Prinzips ist auf die örtlichen Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen, welche den eher ländlich geprägten Kanton Obwalden ausmachen.

– Verkehr vermeiden

Verkehr wird vermieden durch die Förderung Nutzungsdurchmischter Quartiere und Gemeinden sowie durch die Förderung kurzer Wege. Die Siedlungsentwicklung soll nach Innen und an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen erfolgen.

– Verkehr verlagern

Der Verkehr wird verlagert mit Hilfe einer Erhöhung des Anteils Fuss- und Veloverkehr und ÖV am Gesamtverkehr, wodurch die Flächeneffizienz im Verkehr gesteigert wird (Flächenbedarf pro „transportierte“ Person).

– Verkehr verträglicher gestalten

Durch eine Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, Förderung der Koexistenz und eine Minimierung der Emissionen (Lärm und Luftschadstoffe sowie CO₂). Zudem soll die Aufenthaltsdauer in den Tourismusgebieten erhöht werden.

Mobilitätsangebote miteinander vernetzen

Vernetzte, gesamtheitliche Planung (kantons- und gemeindeübergreifend, verkehrsmittelübergreifend, interdisziplinär), digitale Vernetzung (z. B. Sharing-Plattformen, Verkehrsmanagement mit Echtzeitdaten) und Förderung der Intermodalität / Kombinierten Modalität.

3.3.2 Strategie Gesamtverkehr

Der Gesamtverkehr wird koordiniert und verkehrsmittelübergreifend entwickelt. Die Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr sind zu steigern.

- Der MIV soll zurückhaltend und verträglich entwickelt werden. Lokal an den Schnittstellen zur Nationalstrasse A8 werden wo nötig Optimierungen und Ergänzungen (Anschlüsse) vorgesehen.
- Der ÖV soll gebietsspezifisch, wirtschaftlich und zweckmässig weiterentwickelt werden.
- Das Angebot für den Veloverkehr soll stetig und mit grosser Priorität ausgebaut werden. Dabei sollen die Anforderungen des Alltags- und Freizeitverkehrs berücksichtigt werden.
- Das Angebot für den Fussverkehr ist sicher und attraktiv zu gestalten, um insbesondere das Potential für kurze Wege optimal zu nutzen.
- Die Trennwirkung der Kantonsstrassen wird innerorts reduziert und die Siedlungsverträglichkeit im ganzen Siedlungsgebiet vorangetrieben. In diesem Zusammenhang sind jeweils ortsspezifisch verkehrsberuhigende Massnahmen zu prüfen.
- Die Schulwege sind sicher zu gestalten. Dies gilt sowohl für Infrastrukturen entlang den Strassen als auch für Querungen.
- Die Bahnhöfe und ausgewählte Bushaltestellen als Mobilitätshubs sind zu stärken, differenziert nach ihren Funktionen und Aufgaben.
- Das Thema Mobilitätsmanagement wird intern in der Verwaltung und extern gefördert, namentlich für Unternehmen und im Rahmen der bedeutenden Gebietsentwicklungen.
- Beim Tourismus wird die Zielsetzung, den Anteil insbesondere des ÖV zu steigern, mit geeigneten Massnahmen aktiv unterstützt. Dies umfasst vor allem auch die Beschränkung des Parkplatzangebotes und dessen Bewirtschaftung.
- Die Verkehrsmassnahmen tragen den Entwicklungen im Verkehrssektor Rechnung und sind dementsprechend laufend auf die sich verändernden Bedürfnisse und auf allfällige neue Mobilitätsformen abzustimmen.

3.3.3 Strategie motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Entwicklung des MIV in den Siedlungsgebieten wird an der Siedlungsverträglichkeit und ausserhalb der Siedlungsgebiete an den Kapazitäten des lokalen, regionalen und des übergeordneten Strassennetzes ausgerichtet.

- Der Ziel- und Quellverkehr inkl. Schwerverkehr wird auf den übergeordneten Strassen gebündelt und zusammen mit dem Durchgangsverkehr grösstmöglich über die Nationalstrasse gelenkt. Der Verkehr wird möglichst auf die A8 gelenkt, damit die Ortsdurchfahrten vom motorisierten Verkehr – insbesondere auch vom Schwerverkehr – entlastet werden. Flankierende Massnahmen in den Ortsdurchfahrten sind dabei als Lenkungsmassnahmen nötig.
- Die MIV-Entwicklung im Kanton Obwalden berücksichtigt die Kapazitätsgrenze der Verzweigung Lopper.
- Zweckmässige Optimierungen und Ergänzungen der Nationalstrassenanschlüsse sind zu prüfen.
- Der Wirtschaftsverkehr wird effizient abgewickelt.
- Für die öffentlich zugängliche Parkierung (Parkplätze auf öffentlichen Strassen und Plätzen und bei kunden- bzw. publikumsorientierten Nutzungen) wird eine einheitliche, lenkungswirksame und mittelfristig flächendeckende Bewirtschaftung angestrebt.
- Die Bemessung des privaten (nutzungsgebunden) Parkplatzangebotes erfolgt nach einheitlichen Grundsätzen basierend auf der Norm VSS 640 281 bzw. der jeweils gültigen Norm

(VSS: Normierungsorganisation für Strassen- und Verkehrswesen der Schweiz). Die Bemessung erfolgt unter Einbezug der Weiterentwicklung des Fuss- und Ververkehrs sowie des ÖV, also mit der angestrebten künftigen Erschliessungsqualität. Auch wird autoreduziertes und autofreies Wohnen und Arbeiten gefördert.

3.3.4 Strategie öffentlicher Verkehr (ÖV)

Der ÖV wird innerhalb des Kantons sowie zu den ausserkantonalen Zentren und zu den touristischen Schwerpunktgebieten stetig optimiert und weiterentwickelt. Für die bestehenden Erschliessungslücken werden zweckmässige und innovative Lösungen geprüft sowie gegebenenfalls eingeführt.

- Das Grundangebot des ÖV wird da ausgebaut, wo es wirtschaftlich vertretbar und sinnvoll ist. Konkret soll es dort ausgebaut werden, wo es in substanziellem Masse zur Umlagerung vom MIV auf den ÖV beiträgt.
- Das ÖV-Angebot und Siedlungserweiterungen/-verdichtungen werden laufend aufeinander abgestimmt, damit die Vorgaben des kantonalen Richtplans an die ÖV-Güteklassen erfüllt werden können.
- Die Fahrpläne sowie die Takte sind unter Berücksichtigung der Schulbusbedürfnisse hinsichtlich ihrer Verständlichkeit weiterzuentwickeln.
- Zum Grundangebot werden in Regionen, wo aus wirtschaftlichen Gründen keine Erschliessung mit dem ÖV möglich ist, Alternativangebote geprüft.
- Die Infrastruktur ist unter Einbezug der Verhältnismässigkeit bis Ende 2023 hindernisfrei auszugestalten.

3.3.5 Strategie Veloverkehr

Das Veloroutennetz für den Alltags- und den Freizeitverkehr wird sicher, kohärent, zusammenhängend, direkt und attraktiv ausgebaut. Das Potenzial der E-Bikes, insbesondere auch für die Ortsverbindungen, wird aktiv gefördert. Dem Veloverkehr steht an den wichtigen Punkten eine genügend grosse Anzahl an Veloabstellplätzen sowie an ausgewählten Orten auch Zusatzangebote zur Verfügung. Der Kombinierte Verkehr "bike and ride" wird aktiv gefördert.

- Das kommunale und kantonale Netz für den Veloverkehr wird konzipiert und aufgebaut.
- Die Anbindung an die Nachbarkantone ist zu gewährleisten bzw. sicherzustellen.
- Die Veloinfrastruktur soll fehlertolerant konzipiert sein und die Sicherheit für Velofahrende aller Altersstufen gewährleisten.
- Subjektive und objektive Sicherheit werden berücksichtigt. Dabei werden Unfallschwerpunkte erhoben und verkehrssicherheitskritische Stellen ermittelt und saniert. Ebenfalls werden bei Bedarf Präventionsmassnahmen umgesetzt.
- Das Potenzial von E-Bikes, auch über längere Strecken, wird gefördert, insbesondere auf Verbindungen mit schlechtem oder fehlendem regulärem ÖV-Angebot, auf Strecken mit viel Pendlerverkehr sowie auf Strecken mit ungünstigen Terrainverhältnissen.
- Die Veloverkehrsanlagen werden so konzipiert, dass diese sowohl für normale Velos als auch für E-Bikes geeignet sind.
- Das Angebot des Veloverkehrs wird so entwickelt, dass die Konflikte zwischen dem Velo- und dem Fussverkehr nach Möglichkeit vermieden werden können.
- Auf den Hauptachsen wird als Basisnetz das Angebot für den Veloverkehr mit spezifischen Veloangeboten und/oder mit Massnahmen beim MIV zur Förderung der Koexistenz verbessert.

- Für den Freizeitverkehr werden, wenn immer möglich, durchgängige Angebote abseits der Hauptachsen geschaffen.
- Basis des Netzes für den Freizeitverkehr bilden die Velolandrouten von Schweiz Mobil, welche punktuell mit weiteren Routen ergänzt werden können.
- Dem Veloverkehr ist an den Ziel- und Umsteigepunkten eine genügend grosse Anzahl an gedeckten und ungedeckten Veloabstellplätzen anzubieten, dies sowohl im öffentlichen Raum, bei öffentlichen Einrichtungen sowie bei allen wichtigen Haltestellen des ÖV als auch im privaten Raum.
- Die Veloparkierung wird für die Bereiche Wohnen, Dienstleistung Gewerbe und Verkauf, Parkierung im öffentlichen Raum und an Haltestellen des ÖV nach geltenden Normen verbindlich geregelt (kantonales Baugesetz, Baureglemente der Gemeinden).
- Die Bemessung des privaten (nutzungsgebunden) Parkplatzangebots erfolgt nach einheitlichen Grundsätzen basierend auf der Norm VSS 640 065. Für Bauvorhaben von Privaten und von der öffentlichen Hand ist die baurechtliche Vorgabe einer minimal erforderlichen Anzahl Veloabstellplätze nach geltenden Normen verbindlich zu regeln (kantonales Baugesetz, Baureglemente der Gemeinden).
- Es werden Massnahmen erarbeitet, um bestehende Konflikte zwischen Mountainbikes und anderen Verkehrsteilnehmenden zu minimieren und um ein friedliches Nebeneinander der verschiedenen Nutzergruppen zu fördern. Dafür sind unter Einbezug der relevanten Akteure Massnahmen im Bereich Sensibilisierung, Information und für die Infrastruktur zu erarbeiten.

3.3.6 Strategie Fussverkehr

Die Entwicklung des Fussverkehrs wird unterstützt, namentlich durch die Definition von Standards im Sinne einer Planungshilfe für Gemeinden und Kanton.

- Die Gemeinden erarbeiten ihre Fusswegnetzpläne anhand der Planungshilfe des Kantons, womit eine hohe Qualität und ein guter Standard gesichert ist.
- Es ist ein direktes und komfortables Fusswegnetz innerhalb der Gemeinde zu erstellen. Damit kann dem Grundsatz der "kurzen Wege" folgegeleistet werden.
- Bei Gestaltungen des öffentlichen Raums inkl. Strassenraums innerorts werden die Sicherheit und die Bedürfnisse von Zufussgehenden prioritär berücksichtigt.
- Die Wanderwege werden im kantonalen Richtplan periodisch überprüft und gegebenenfalls angepasst.
- Die Infrastruktur für den Fussverkehr ist grundsätzlich hindernisfrei auszugestalten.
- Für grössere Arealentwicklungen erarbeitet der Kanton eine Planungshilfe bezüglich Inhalte und Anforderungen.
- Bei neuen Arealentwicklungen wird eine direkte Fusswegerschliessung berücksichtigt und auf die umliegenden Areale und Quartiere abgestimmt.
- Der Fussverkehr soll wo immer möglich vom Veloverkehr getrennt werden. Falls dies aus Platzgründen nicht möglich ist, ist aufgrund der Frequenzen der beiden Verkehrsmittel abzuwägen, ob eine gemeinsame Führung möglich ist.
- Subjektive und objektive Sicherheit werden berücksichtigt. Dabei werden Unfallschwerpunkte erhoben und verkehrssicherheitskritische Stellen ermittelt und saniert. Ebenfalls werden bei Bedarf Präventionsmassnahmen umgesetzt.

3.3.7 Strategie Kombinierte Mobilität

Die Kombinierte Mobilität als Mittel zur Förderung der ÖV-Benutzung und zur Förderung von Fahrgemeinschaften wird durch attraktive Angebote und Anreize gefördert. Im Fokus stehen die Bahnhöfe und ausgewählte Bushaltestellen als Mobilitätshubs.

- Die Bahnhöfe als Mobilitätshubs werden aufgrund ihrer Bedeutung kategorisiert und soweit nötig mit der notwendigen Infrastruktur ausgestattet. Für die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel sollen optimale Bedingungen geschaffen werden.
- Die Veloparkierung an ÖV-Haltestellen werden von den ÖV-Betreibern und den Gemeinden systematisch und in Zusammenarbeit geplant und realisiert.

3.3.8 Strategie Mobilitätsmanagement

Durch Mobilitätskonzepte für grössere Nutzungsentwicklungen und das Angebot für betriebliches Mobilitätsmanagement wird der effiziente Einsatz der Verkehrsmittel unterstützt.

- Der Kanton und die Gemeinden fördern die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten bei grösseren Arealentwicklungen sowie für grössere bestehende Unternehmen inkl. Verwaltung und verwaltungsnahe Betriebe.
- Der Kanton berät dabei die Gemeinden, Investoren und Bauherren und schafft bzw. benennt die entsprechende Anlaufstelle.
- Der Kanton erarbeitet einen Leitfaden bezüglich der notwendigen Inhalte für ein Mobilitätskonzept.
- Für grössere Gebiete und Areale erarbeitet der Kanton eine Planungshilfe zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.

3.3.9 Strategie Tourismus und Freizeit

Der Tourismus soll nachhaltig weiterentwickelt werden. Der Umgang mit den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und die schonende Organisation des Tourismusverkehrs stellen wichtige Aspekte der Nachhaltigkeit dar.

- Gezielte Angebotsverbesserungen im ÖV zu den Tourismusdestinationen. Damit diese Angebote genutzt werden und verhältnismässig sind, sind sie als Teil einer Gesamtverkehrskonzeption Tourismus abgestimmt auf die Massnahmen zur Beschränkung des Strassenverkehrs und unterstützt durch geeignete Anreize im Sinne des Mobilitätsmanagements zu planen.
- Ausgerichtet auf den Strassenverkehr sind abgestimmte Massnahmen zu planen und umzusetzen:
Die Parkplätze für die touristischen Gebiete werden flächendeckend bewirtschaftet. Bei funktional zusammenhängenden Gebieten werden die Tarife aufeinander abgestimmt. Die Anzahl der Parkplätze wird auf den notwendigen Bedarf eines durchschnittlichen Tages ausgerichtet. Generelle Überangebote bezüglich der Parkierung sind zu vermeiden. Temporäre Zusatzangebote können sinnvoll sein, um damit an Spitzentagen lokale Verkehrsprobleme mit Behinderungen namentlich mit Behinderungen des ÖV zu vermeiden, wenn dies nicht anders möglich ist. Den saisonalen Schwankungen ist soweit zweckmässig Rechnung zu tragen (temporäre Parkplatzangebote).
Es werden Anreize zur Erhöhung des Besetzungsgrades pro Fahrzeug und zur Glättung der Stosszeiten vor allem im Rückreiseverkehr geschaffen.
- In Tourismusorten soll die kombinierte Mobilität gefördert, um eine Alternative zum Auto anbieten zu können. Zudem soll das autofreie Anreisen gefördert werden (mit Unterstützung von Massnahmen bezüglich Gepäcktransport etc.)

4. Massnahmen

4.1 Übersicht

Das folgende Kapitel enthält die Handlungsansätze bzw. die Massnahmen, mit welchen die Strategie konkret umgesetzt werden soll. Sie sind nach denselben Themenfeldern wie die Entwicklungsgrundsätze und Entwicklungsaufträge geordnet. In den Themenfeldern werden die Handlungsansätze bzw. die Massnahmen für eine bessere Verständlichkeit in Unterthemen gegliedert.

Wie bereits in der Einleitung (vgl. Kapitel 1.2) beschrieben, wurden gewisse Themen noch vertieft. Die Massnahmenblätter enthalten die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen. Falls zum Massnahmenblatt eine Vertiefung oder eine Planungshilfe vorhanden ist, ist im Massnahmenblatt ein entsprechender Verweis zu finden.

Die Massnahmen sind in den Konzeptplänen motorisierter Individualverkehr, ÖV und Veloverkehr (Beilagen 8-10) zusätzlich verortet.

Bei den Angaben zu den Kosten in den Massnahmenblättern handelt es sich um grob geschätzte Angaben. Dabei ist zu beachten, dass bei einigen Massnahmen (z.B. bei Strasseninfrastrukturen) die Investitionen im Vordergrund stehen, bei anderen hingegen die jährlichen Betriebskosten. Dies ist ebenfalls pro Massnahme angegeben. Insgesamt handelt es sich um Bruttokosten, bei welchen der Kostenteiler unter den verschiedenen Beteiligten noch nicht definiert wurde.

Folgend sind alle Massnahmen zur besseren Übersicht in einer Tabelle zusammengefasst. Die ausführlichen Beschreibungen pro Massnahme sind in den entsprechenden Unterkapiteln zu finden.

Motorisierter Individualverkehr		
Allgemeines	MIV-Allg	Allgemeines
	MIV-Allg1	Förderung Ladestationen
	MIV-Allg2	Überprüfung aktuelle Regelungen bezüglich Motorfahrzeugsteuer
	MIV-Allg3	Konzept Verkehrslenkung Schwerverkehr / Lastwagen auf übergeordnetes Netz
Strassen-netz	MIV-N	Massnahmen in Zusammenhang mit der Nationalstrasse
	MIV-N1	A8-Vollanschluss Alpnach Süd
	MIV-N2	Machbarkeitsstudie A8-Halbanschluss Sarnen Kernmatt
	MIV-N3	Wildtierquerung A8, Alpnach (OW02)
	MIV-N4	Verbesserung Sicherheit A8-Anschluss Sarnen Nord
	MIV-N5	Netzvollendung A8 zwischen Lungern Nord und Giswil Süd
	MIV-U	Verbesserung der Verkehrssicherheit
	MIV-U1	Sarnen, Brünigstrasse Kreisel Unterdorf
	MIV-U2	Sarnen, Glaubenbergstrasse, Schwandmettlen
	MIV-U3	Lungern, Brünigpassstrasse, Chälrüti
	MIV-U4	Ermittlung von Gefahrenstellen
	MIV-I	Infrastrukturprojekte: Netzergänzungen und Optimierungen
	MIV-I1	Bauliche Anpassungen Melchtalerstrasse, Kerns

	MIV-I2	Neue Erschliessung Gewerbe- / Industriegebiet Chnewis ab Industriestrasse
	MIV-I3	Entlastungsstrasse Foribach
	MIV-I4	Glaubenbergstrasse
	MIV-I5	Erschliessung Melchsee-Frutt, Ausbau Melchtalerstrasse
	MIV-I6	Erschliessung Flüeli-Ranft, Ausbau Flüelistrasse
	MIV-O	Sanierung und Aufwertung Ortsdurchfahrten
	MIV-O1	Ortsdurchfahrt Alpnachstad
	MIV-O2	Ortsdurchfahrt Alpnach
	MIV-O3	Ortsdurchfahrt Sarnen
	MIV-O4	Ortsdurchfahrt Kerns
	MIV-O5	Ortsdurchfahrt Stalden
	MIV-O6	Ortsdurchfahrt Sachseln
	MIV-O7	Ortsdurchfahrt Giswil
	MIV-O8	Ortsdurchfahrt Lungern
Parkierung	MIV-PP	Private (nutzungsgebundene) Parkierung
	MIV-PP1	Rechtliche Regelungen Kanton
	MIV-PP2	Rechtliche Regelungen Gemeinden
	MIV-PÖ	Öffentlich zugängliche Parkierung
	MIV-PÖ1	Öffentlich zugängliche Parkierung im Eigentum des Kantons
	MIV-PÖ2	Öffentlich zugängliche Parkierung im Eigentum der Gemeinden
	MIV-PÖ3	Öffentlich zugängliche Parkierung in Privateigentum
	MIV-PÖ4	Anpassung rechtliche Regelung auf Kantonsebene
Öffentlicher Verkehr		
Grundangebot	ÖV-Allg	Allgemeines
	ÖV-Allg1	Ersatz des heutigen Fahrzeugbestandes durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben
	ÖV-Allg2	Gepäck- und Velotransport in Bus und Bahn
	ÖV-Allg3	Kundeninformation und Kundenservice
	ÖV-GB	Grundangebot Bus
	ÖV-GB1	Neue Linie Sarnen – Alpnach Dorf via Industriestrasse
	ÖV-GB2	Halbstundentakt Sarnen – Kerns bis Mitternacht
	ÖV-GB3	Linie 60.344 Sarnen – Stalden – (Langis)
	ÖV-GB4	Linie 60.345 Sarnen – Oberwilen
	ÖV-GB5	Linie 60.351 Sarnen – Sachseln – Flüeli Ranft
	ÖV-GB6	Linie 60.361 Giswil – Grossteil – Kleinteil
	ÖV-GBa	Grundangebot Bahn
	ÖV-GBa1	InterRegio Luzern – Engelberg: Halbstundentakt
	ÖV-GBa2	S55 Luzern – Sachseln: Verlängerung nach Lungern

	ÖV-GBa3	InterRegio Luzern – Interlaken: Saisonzug
	ÖV-GBa4	Halt InterRegio Alpnach Dorf
	ÖV-GBau	Bauliche Anpassungen der Infrastruktur
	ÖV-GBau1	Doppelspurausbau Staldifeld bei Dallenwil
	ÖV-GBau2	Verlängerung Doppelspur Sarnen Nord
	ÖV-GBau3	Abstellanlage Giswil
Zusatzangebot	ÖV-Z	Zusatzangebote
	ÖV-Z1	Rufbus+ rund um Sarnen
	ÖV-Z2	Bus alpin Sachseln Bahnhof – Älggialp
	ÖV-Z3	Bus alpin Alpnach Dorf – Lütholdsmatt
	ÖV-Z4	Taxito und mybuxi
Veloverkehr		
Allgemeines	VV-Allg	Allgemeines
	VV-Allg1	Anpassung rechtliche Grundlagen
	VV-Allg2	Umsetzung Standards
	VV-Allg3	Erarbeitung von kommunalen Velonetzplänen
	VV-Allg4	Gesetzliche Lücken im kant. Baugesetz schliessen
	VV-Allg5	Anpassung kommunale gesetzliche Grundlagen
	VV-Allg6	Förderung von Veloabstellplätzen und Pumpstationen im öffentlichen Raum
Alltagsveloverkehr	VV-A	Alltagsverkehr
	VV-A1	Sarnen – Kerns – Kanton Nidwalden
	VV-A2	Sarnen – Stansstad (bis Kantonsgrenze)
	VV-A3	Sarnen - Stalden
	VV-A4	Sarnen - Oberwilen
	VV-A5	Sarnen - Lungern
Freizeitverkehr	VV-F	Freizeitverkehr
	VV-F1	Aufnahme und Behebung Schwachstellen Freizeitrouten
	VV-F2	5.175 Sarnen, Wichelsee / Route 9, 703
	VV-F3	5.349 Lungern, Dorf – Brünigpass / Route 9
	VV-F4	5.350 Sarnen – Wilen / Route 4, 9, 702
	VV-F5	5.351 Sarnen – Alpnach – Stansstad (Kantonsgrenze)/ Route 4
	VV-F6	5.352 Engelberg, Engelberg - Obermatt – Grafenort / Route 85
Fussverkehr		
Allgemeines	FV-Allg	Allgemeines
	FV-Allg1	Kommunale Fusswegnetzpläne
	FV-Allg2	Wanderwegnetz

Mobilitätsmanagement		
Allgemeines	MM-Allg	Allgemeines
	MM-Allg1	Förderung Mobilitätsmanagement in Verwaltung, in verwaltungsnahen Betrieben, grösseren Unternehmen und weiteren grösseren Organisationen
	MM-Allg2	Förderung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen in grösseren Gebieten, Überbauungen und Arealen
	MM-Allg3	Mobilitätsmanagement im kant. Baugesetz verankern
	MM-Allg4	Mobilitätsmanagement in kommunaler Gesetzgebung verankern
Kombinierte Mobilität		
Umsteigepunkte öffentlicher Verkehr – Individualverkehr	KM-P+R	Umsteigepunkte öffentlicher Verkehr - Individualverkehr
	KM-P+R1	Hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestellen
	KM-P+R2	Erhalten des Veloverleihs in Sarnen
	KM-P+R3	Bahnhof Alpnach
	KM-P+R4	Bahnhof Sarnen
	KM-P+R5	Bushaltestelle Kerns Post
	KM-P+R6	Bahnhof Lungern
	KM-P+R7	Bahnhof Engelberg
Treffpunkte / Umsteigepunkte für Fahrgemeinschaften (Berufspendelnde)	KM-F	Treffpunkte / Umsteigepunkte für Fahrgemeinschaften (Berufspendelnde)
	KM-F1	Grundlegende Abklärungen und Massnahmen
	KM-F2	Kommunikationsmassnahmen
	KM-F3	Prüfung Standort bei A8 Vollanschluss Alpnach Süd
	KM-F4	Parkplatz Sarnen Ei
	KM-F5	Parkplatz Sarnen Süd
	KM-F6	Prüfung weiterer Standort beim A8-Anschluss Sarnen Nord im Rahmen Sanierung Polizeizentrum
	KM-F7	Giswil Zollhaus
	KM-F8	Engelberg, Sporting Park
Förderung von Fahrgemeinschaften allgemein	KM-Fa	Förderung von Fahrgemeinschaften allgemein
	KM-Fa1	Förderung einer bestehenden App (Kommunikationsmassnahmen)
	KM-Fa2	Bereitstellung von einzelnen Parkfeldern bei Bedarf
Tourismus und Freizeit		
Allgemeines	TF-Allg	Allgemeines
	TF-Allg1	Erarbeitung Mobilitätskonzept bei Ausbau / Veränderung Angebot
	TF-Allg 2	Plafonierung der öffentlichen Parkplätze bei Bergbahnen
	TF-Allg3	Einsatz eines Teils der Parkgebühren für Verkehrsmassnahmen
	TF-Allg4	Aufbau eines kantonsweiten Verkehrsmanagement-Systems
	TF-V	Massnahmen Tourismusgebiete
	TF-V1	Engelberg

Massnahmen Tourismusgebiete	TF-V2	Alpnachstad
	TF-V3	Melchsee-Frutt
	TF-V4	Langis
	TF-V5	Mörlialp
Umsetzungsplanung / Monitoring und Controlling		
Allgemeines	UMC-Allg	Allgemeines
	UMC-Allg1	Umsetzungsplanung
	UMC-Allg2	Umsetzungscontrolling
	UMC-Allg3	Wirkungscontrolling

Tabelle 18: Übersicht Massnahmen

Massnahmen unter Federführung des Bundes (ASTRA)		
Strassen- netz	MIV-N	Massnahmen in Zusammenhang mit der Nationalstrasse
	MIV-N1	A8-Vollanschluss Alpnach Süd
	MIV-N3	Wildtierquerung A8, Alpnach (OW02)
	MIV-N4	Verbesserung Sicherheit A8-Anschluss Sarnen Nord
	MIV-N5	Netzvollendung A8 zwischen Lungern Nord und Giswil Süd
	MIV-U	Verbesserung der Verkehrssicherheit
	MIV-U3	Lungern, Brünigpassstrasse, Chälrüti
Allgemeines	TF-Allg	Allgemeines
	TF-Allg4	Aufbau eines kantonsweiten Verkehrsmanagement-Systems

Tabelle 19: Übersicht Massnahmen ASTRA

4.2 Motorisierter Individualverkehr

4.2.1 Übersicht

Das Kapitel motorisierter Verkehr beinhaltet die folgenden Massnahmenblätter:

- MIV-Allg: Allgemeines
- MIV-N: Massnahmen in Zusammenhang mit der Nationalstrasse
- MIV-U: Verbesserung der Verkehrssicherheit
- MIV-I: Netzergänzungen und Optimierungen
- MIV-O: Sanierung und Aufwertung Ortsdurchfahrten
- MIV-PP: Private Parkierung
- MIV-PÖ: Öffentliche Parkierung

4.2.2 Allgemeines

MIV-Allg Allgemeines	
Neben den Massnahmen betreffend der Infrastruktur sind auch Massnahmen, welche alternative Antriebsformen fördern, umzusetzen.	
Übersicht Massnahmen	
MIV-Allg1 Förderung Ladestationen	
Beschrieb	Für die Förderung von alternativen Antriebsformen beim touristischen MIV ist die Installation von Ladestationen an geeigneten Standorten zu fördern. Dafür ist vom Kanton zusammen mit den Gemeinden und den Tourismusorganisationen ein Konzept zu erarbeiten, welches danach abhängig von der Nachfrage etappenweise umgesetzt werden kann. Einige Lademöglichkeiten bestehen in den touristischen Gebieten bereits, welche bei der Erarbeitung des Konzeptes miteinzubeziehen sind. Neben den Standorten sind auch Überlegungen bezüglich Technologie und Kosten zu machen (Langsames oder schnelles Laden? Muss jeder Parkplatz ausgestattet werden? Wie können die Abrechnungsmodelle aussehen? Etc.)
Abhängigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> – Aktuelle Entwicklung der Technologie / vorhandene technische Infrastruktur – Energie- und Klimakonzept
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Gemeinden, Private Beteiligte: private Tourismusorganisationen
Nächste Schritte	Planung: 2022 bis 2025 Umsetzung: 2025 bis 2030
Kosten	CHF 1.1 bis 2.2 Mio.

MIV-Allg2 Überprüfung aktuelle Regelungen bezüglich Motorfahrzeugsteuer	
Beschrieb	Für die Erreichung der klimapolitischen Ziele sind die aktuellen Regelungen bezüglich der Motorfahrzeugsteuer zu überprüfen. Im Allgemeinen soll die Wirkung der zunehmenden Elektrifizierung auf Gesetzesstufe über die Strassenverkehrssteuern geprüft werden. Ziel ist es, Anreize für den Umstieg auf ein Motorfahrzeug mit alternativer Antriebsform zu schaffen. Gleichzeitig müssen die Massnahmen an den Strassen weiter finanziert werden können. Allenfalls ist die Entwicklung von neuen Finanzierungsmodellen notwendig.
Abhängigkeiten	Energie- und Klimakonzept 2035 des Kantons Obwalden
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: 2025 bis 2030 Umsetzung: 2030 bis 2040
Kosten	CHF 0.1 bis 0.3 Mio.
MIV-Allg3 Konzept Verkehrslenkung Schwerverkehr / Lastwagen auf übergeordnetes Netz	
Beschrieb	Es ist ein Konzept zur Lenkung des Schwerverkehrs bzw. der Lastwagen auf das übergeordnete Verkehrsnetz auszuarbeiten, um die Ortsdurchfahrten von Schwerverkehr entlasten zu können. In diesem Zusammenhang sind auch die Ausnahmetransportrouten zu betrachten.
Abhängigkeiten	MIV-O Sanierung und Aufwertung Ortsdurchfahrten
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinden, ASTRA
Nächste Schritte	Planung: 2022 - 2025 Umsetzung: 2026 - 2030
Kosten	Planung: CHF 20 000 bis 50 000 Umsetzung: offen

4.2.3 Strassennetz

MIV-N Massnahmen in Zusammenhang mit der Nationalstrasse	
<p>In den vergangenen 40 Jahren erfolgte der Ausbau der Nationalstrasse A8 durch den Kanton Obwalden. Aktuell plant das ASTRA den Vollanschluss Alpnach Süd in Abstimmung mit dem Kanton Obwalden, der dabei für die flankierenden Massnahmen Brünigstrasse und den Kreisel Industrie zuständig ist.</p> <p>Der Kanton Obwalden realisiert im Rahmen der Netzvollendung den A8 Abschnitt Lungern Nord-Giswil Süd mit dem Tunnel Kaiserstuhl.</p>	
Übersicht Massnahmen	
MIV-N1 A8-Vollanschluss Alpnach Süd	
Beschrieb	<p>Das ASTRA baut den Halbinschluss Alpnach Süd in einen Vollanschluss um. Zum Gesamtprojekt A8-Vollanschluss Alpnach Süd gehören Lärmschutzmassnahmen entlang der Nationalstrasse, flankierende Massnahmen auf der Brünigstrasse und der Ausbau des Knotens Hofmätteli-/Industriestrasse. Ziel ist, die Lebensqualität im Dorfkern durch die Halbierung des Verkehrs auf der Brünigstrasse und durch eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrt zu erhöhen. Voraussetzung für die Realisierung des Vollanschlusses Alpnach Süd durch das ASTRA ist, dass der Kanton die flankierenden Massnahmen auf der Brünigstrasse und den Kreisel Industrie gleichzeitig realisiert.</p> <p>Konkret sind folgende Massnahmen geplant: Sanierung Hofmättelistrasse (lärmetechnisch und baulich) und Übernahme durch den Kanton Obwalden; Umbau Knoten Hofmättelistrasse/Industriestrasse zum Kreisel Industrie; flankierende Massnahmen Brünigstrasse (Belangerneuerung und lärmarter Belag, Tempo-30-Strecke, Trottoirüberfahrten, Verbesserung Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger, hindernisfreie Bushaltestellen, lärmtechnische Nachsanierung).</p>
Abhängigkeiten	MIV-O2 Aufwertung Ortsdurchfahrt Alpnach
Zuständigkeit	Federführung: ASTRA (Bund) Beteiligte: Kanton Obwalden, Einwohnergemeinde Alpnach
Nächste Schritte	Planung: 2016–2023 Umsetzung: 2023 bis 2026
Kosten	Vollanschluss (ASTRA): CHF 10 bis 15 Mio. Flankierende Massnahmen Brünigstrasse: CHF 1 bis 1.5 Mio. Kreisel Industrie: CHF 1.5 bis 2 Mio.
MIV-N2 Machbarkeitsstudie A8-Halbinschluss Sarnen Kernmatt	
Beschrieb	<p>Der Kanton Obwalden prüft im Rahmen einer Machbarkeitsstudie, ob ein A8-Halbinschluss Sarnen Kernmatt (von und nach Richtung Luzern) sinnvoll und verhältnismässig ist zur Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Nord- und Industriestrasse in Sarnen sowie für die Anbindung des Gebiets Kerns Sand sowie zur Entlastung der A8-Anschlüsse Sarnen Nord und Alpnach Süd (Schwerverkehr).</p>
Abhängigkeiten	Ortsplanung Gemeinde Sarnen
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Gemeinden Sarnen, Kerns und Alpnach Beteiligte: ASTRA (Bund)
Nächste Schritte	Planung: 2025 bis 2030
Kosten	CHF 0.2 bis 0.5 Mio.

MIV-N3 Wildtierquerung A8, Alpnach (OW02)	
Beschrieb	Mit einer Wildtierquerung zwischen Alpnach und Kägiswil will der Bund die durch die A8 unterbrochenen Wildtierwanderkorridor von West nach Ost im nördlichen Kantonsteil wieder herstellen. Die Gemeinde Alpnach plant Verbesserungen an den Fuss- und Reitwegen im Perimeter.
Abhängigkeiten	Realisierung im Rahmen des A8 Erhaltungsprojekts Hergiswil – Sarnen Süd durch das ASTRA
Zuständigkeit	Federführung: ASTRA (Bund) Beteiligte: Kanton Obwalden, Gemeinde Alpnach
Nächste Schritte	Planung: 2021 bis 2025 Umsetzung: 2025 bis 2030
Kosten	CHF 5 bis 10 Mio.
MIV-N4 Verbesserung Sicherheit A8-Anschluss Sarnen Nord	
Beschrieb	Der Vollanschluss A8 Sarnen Nord verfügt über erhebliche Sicherheitsdefizite und ist als Gefahrenstelle identifiziert. Problematisch ist die heutige Konzeption des Knotens (komplexe und schwer zu überblickende Situation), Sichtprobleme sowie grosse Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr. Ziel ist eine sichere Veloroute Sarnen – Kerns und eine Verbesserung der Verkehrssicherheit/Attraktivität für den MIV, so dass der Anschluss vermehrt genutzt wird, um den Dorfkern Sarnen zu umfahren.
Abhängigkeiten	Ziel ist eine Realisierung der Massnahmen zusammen mit dem A8-Erhaltungsprojekt Hergiswil – Sarnen Süd durch das ASTRA. Ebenfalls abgestimmt wird das Projekt mit dem Ausbau der Radroute Sarnen Kerns durch den Kanton.
Zuständigkeit	Federführung: ASTRA (Bund) Beteiligte: Kanton Obwalden, Gemeinden Sarnen und Kerns
Nächste Schritte	Planung: 2021 bis 2025 Umsetzung: 2025 bis 2030
Kosten	CHF 5.2 bis 15.5 Mio.
MIV-N5 Netzvollendung A8 zwischen Lungern Nord und Giswil Süd	
Beschrieb	Mit dem A8-Grossprojekt Tunnel Kaiserstuhl schafft der Kanton im Rahmen der Netzvollendung eine vor Naturgefahren sichere Verbindung im Abschnitt Lungern Nord – Giswil Süd. Das Vorhaben umfasst den 2.1 km langen Tunnel mit Sicherheitsstollen und die 1.5 km lange offene Strecke mit dem Halbanschluss Lungern und dem Dreiviertelanschluss Giswil Süd. Das Projekt wurde 2018 rechtskräftig bewilligt und ist seit 2019 im Bau. Die Tunneleröffnung erfolgt voraussichtlich 2029, der Projektabschluss ist für 2032 geplant.
Abhängigkeiten	Sanierung Trasse Zentralbahn im Abschnitt Giswil-Brünig.
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: ASTRA (Bund)
Nächste Schritte	Umsetzung: 2019 bis 2032
Kosten	CHF 268 Mio.

MIV-U Verbesserung der Verkehrssicherheit	
Im Kanton Obwalden gibt es 2021 drei Unfallschwerpunkte. Sie sollen in den nächsten Jahren saniert werden. Des Weiteren werden die Gefahrenstellen im Kanton ermittelt.	
Übersicht Massnahmen	
MIV-U1 Sarnen, Brünigstrasse Kreisel Unterdorf	
Beschrieb	Der Kreisel Unterdorf (Knoten Brünigstrasse/Nordstrasse) ist ein Unfallschwerpunkt im Kantonsstrassennetz. Es ereignen sich mehrheitlich Einbiegeunfälle. Die Beteiligung von Zweirädern ist dabei sehr hoch. Ebenfalls ist auffällig, dass in der Hälfte der Beteiligten Personen Minderjährige sind. Im Projekt Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Sarnen definiert der Kanton Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. .
Abhängigkeiten	Projekt Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Sarnen
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen
Nächste Schritte	Planung: 2020–2025 Umsetzung: 2025 bis 2030
Kosten	CHF 5.2 bis 6.5 Mio.
MIV-U2 Sarnen, Glaubenbergstrasse, Schwandmettlen	
Beschrieb	Der einzige Unfallschwerpunkt auf Gemeindestrassen liegt auf der Glaubenbergstrasse im Abschnitt Schwandmettlen. Die Gründe für die Unfälle sind überhöhte Geschwindigkeit sowie nicht angepasstes Fahrverhalten an die Strassenverhältnisse. Es sind ausnahmslos Motorradfahrer und -fahrerinnen betroffen.
Abhängigkeiten	Sanierung Glaubenbergstrasse durch Armasuisse
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Sarnen Beteiligte: Armasuisse
Nächste Schritte	Planung: 2020 bis 2021 Umsetzung: 2022 bis 2025
Kosten	CHF 1.1 Mio.
MIV-U3 Lungern, Brünigpassstrasse, Chälrüti	
Beschrieb	Der Unfallschwerpunkt befindet sich auf der A8 (Brünigstrasse), einer Nationalstrasse 3. Klasse, im Abschnitt Chälrüti. Die Gründe für die Unfälle sind überhöhte Geschwindigkeit sowie nicht angepasstes Fahrverhalten an die Strassenverhältnisse. Betroffen sind Motorradfahrende sowie Fahrzeuglenkende von Autos.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: ASTRA Beteiligte: Kantonspolizei
Nächste Schritte	Planung: 2025 bis 2030 Umsetzung: 2030 bis 2040
Kosten	CHF 0.6 bis 5 Mio.

MIV-U4 Ermittlung von Gefahrenstellen	
Beschrieb	Neben den Unfallschwerpunkten sollen auch die weiteren Gefahrenstellen des Strassennetzes Obwalden eruiert werden. Dafür sind u. a. die Unfallstellen nach den gültigen Normen zu untersuchen.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: 2022 - 2025 Umsetzung: 2026 - 2030
Kosten	Planung: CHF 20 000 – 50 000 Umsetzung: offen

MIV-I Infrastrukturprojekte: Netzergänzungen und Optimierungen	
Das Strassennetz im Kanton Obwalden ist im Wesentlichen gebaut. Lokal sind Netzergänzungen und/oder -optimierungen erforderlich in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Netzoptimierungen dienen der direkteren Anbindung von Siedlungsgebieten an die Nationalstrasse, der Behebung von lokalen Kapazitätsengpässen oder der Verbesserung der Verkehrssicherheit.	
Übersicht Massnahmen	
MIV-I1 Bauliche Anpassungen Melchtalerstrasse, Kerns	
Beschrieb	Die Melchtalerstrasse weist im Abschnitt Melchtal – Stöckalp (Fruttstrasse) einen Querschnitt auf, bei dem ein Kreuzen von grossen Fahrzeugen (Bus, LKW etc.) nicht möglich ist. Eigentümerin ist die Korporation Kerns. Um das Kreuzen von grossen Fahrzeugen zu ermöglichen, realisierte sie Ausweichstellen. Die Korporation Kerns strebt eine Übernahme ihres Strassenabschnitts durch den Kanton an. Dafür muss sie die Strasse auf Kantonsstrassenstandard ausbauen.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Korporation Kerns Beteiligte: Kanton Obwalden, Gemeinde Kerns
Nächste Schritte	Planung: 2010 bis 2025 Umsetzung: offen
Kosten	CHF 5.1 bis 8.8 Mio.
MIV-I2 Neue Erschliessung Gewerbe- / Industriegebiet Chnewis ab Industriestrasse	
Beschrieb	Das Gewerbe- und Industriegebiet Chnewis in Lungern soll mit einer neuen Erschliessungsstrasse via Industriestrasse an das übergeordnete Netz (Nationalstrasse A8 / Brünigstrasse) angebunden werden.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Lungern Beteiligte:-
Nächste Schritte	Planung: 2025 bis 2030 Umsetzung: offen
Kosten	CHF 1.1 bis 5.2 Mio.
MIV-I3 Entlastungsstrasse Foribach	
Beschrieb	Das Industriegebiet von Sarnen soll besser an das übergeordnete Netz angeschlossen werden. Die Entlastungsstrasse wird bei der Einzonung des Gewerbegebiets Foribach mitgeplant. Ein allfälliger Halbanschluss Kernmatt muss bei diesen Überlegungen ebenfalls miteinbezogen werden.
Abhängigkeiten	MIV-N2 Machbarkeitsstudie A8-Halbanschluss Sarnen Kernmatt
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Sarnen Beteiligte: Kanton Obwalden, ASTRA
Nächste Schritte	Planung: 2025 bis 2030 Umsetzung: 2030 bis 2040
Kosten	CHF 5.1 bis 10.5 Mio.

MIV-14 Glaubenbergstrasse	
Beschrieb	<p>Auf der Glaubenbergstrasse sind Optimierungen geplant.</p> <p>Die Glaubenbergstrasse weist im Abschnitt Golpi Allmend – bis Passhöhe einen Querschnitt auf, der nicht dem Ausbaustandard einer Kantonsstrasse entspricht. Eigentümerin ist die Gemeinde Sarnen. Die Gemeinde Sarnen strebt langfristig (nach dem Rückzug der Armee) eine Übernahme dieses Strassenabschnitts durch den Kanton an. Dafür muss sie die Strasse auf Kantonsstrassenstandard ausbauen.</p>
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Sarnen Beteiligte: Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: 2030 bis 2040 Umsetzung: offen
Kosten	offen
MIV-15 Erschliessung Melchsee-Frutt, Ausbau Melchtalerstrasse	
Beschrieb	<p>Die Melchtalerstrasse zwischen St. Niklausen und Melchtal weist in einzelnen Abschnitten Engstellen auf und ist teilweise in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Es sind erhebliche Verkehrssicherheitsdefizite vorhanden.</p> <p>Nach der Kapazitätserweiterung der Seilbahn Stöckalp-Melchsee-Frutt nahm der Kanton 2014 den etappenweisen Ausbau der Melchtalerstrasse in Angriff. Per Ende 2021 sind die Etappen 1 und 2 realisiert. Ausstehend ist die Etappe 3.</p>
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Beteiligte: Gemeinde Kerns
Nächste Schritte	Planung: 2021 bis 2025 Umsetzung: 2025 bis 2030
Kosten	CHF 3.3 bis 5.5 Mio.
MIV-16 Erschliessung Flüeli-Ranft, Ausbau Flüelistrasse	
Beschrieb	<p>Die Flüelistrasse in Sachseln im Abschnitt Salzbrunnen bis Sattel weist einen sehr schlechten Zustand auf, ist zu schmal für ein Kreuzen von Reiseautos und hat keine Veloinfrastruktur. Die Gemeinde muss Bushaltestellen hindernisfrei ausbauen.</p> <p>Ziel des Vorhabens ist, einen normgerechten Ausbau der Flüelistrasse und eine sichere Veloführung zu realisieren.</p>
Abhängigkeiten	Gemeinde Sachseln, Trottoir, Bushaltestellen
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Beteiligte: Gemeinde Sachseln
Nächste Schritte	Planung: 2015 bis 2022 Umsetzung: 2022 bis 2025
Kosten	CHF 4.9 bis 6.1 Mio.

MIV-O Sanierung und Aufwertung Ortsdurchfahrten

Die durchgehend ausgebaute Nationstrasse A8 entlastet die Dörfer im Sarneraatal von Alpnach bis Lungern vom Durchgangsverkehr. Der kantonale Richtplan 2019 sieht vor, die vorwiegend für den Autoverkehr ausgelegten Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich zu gestalten. Dafür ist die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr (inkl. Schulwegsicherheit) zu erhöhen, die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen sind zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität für die Dorfbevölkerung, Beschäftigte wie auch Besuchende (Kunden, Touristen usw.) ist zu verbessern. Die Umgestaltung der Kantonsstrassen trägt massgeblich zur Attraktivitätssteigerung der Ortszentren bei. [Gleichzeitig soll der motorisierte Verkehr bei einer Sperrung der A8 weiterhin durch die Ortsdurchfahrten geleitet werden können.](#) Der Kanton setzt die Umgestaltung im Rahmen der anstehenden Belags- allfälliger kommunaler Werkleitungssanierungen um.

Übersicht Massnahmen

MIV-O1 Ortsdurchfahrt Alpnachstad

Beschrieb	Ziel der Umgestaltung ist unter anderem die verträgliche Abwicklung des Verkehrs, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, klare Erkennbarkeit des Ortseingangs, eine bessere Querbarkeit sowie die Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr.
Abhängigkeiten	Kantonale Radrouten
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Alpnach
Nächste Schritte	Planung: 2025 bis 2030 Umsetzung: 2030 bis 2040
Kosten	CHF 1.1 bis 2.3 Mio.

MIV-O2 Ortsdurchfahrt Alpnach

Beschrieb	Mit dem ASTRA-Projekt A8-Vollanschluss Alpnach Süd (MIV-N1) sollen der Verkehr auf der Brünigstrasse durch Alpnach halbiert sowie Lebensqualität und Attraktivität des Dorfsentrums erhöht werden. Zum Gesamtprojekt A8-Vollanschluss Alpnach Süd gehören neben den Lärmschutzmassnahmen für die Nationalstrasse, flankierende Massnahmen auf der Brünigstrasse und der Ausbau des Knotens Hofmätteli-/Industriestrasse. Der Bund realisiert den Vollanschluss nur, wenn der Kanton gleichzeitig die flankierenden Massnahmen auf der Brünigstrasse und den Kreisel Industrie baut. Folgende Massnahmen sind geplant: Sanierung Hofmättelistrasse (lärmetechnisch und baulich) und Übernahme durch den Kanton Obwalden; Umbau Knoten Hofmättelistrasse/Industriestrasse zum Kreisel Industrie; flankierende Massnahmen Brünigstrasse (Belagserneuerung und lärmarmere Belag, Tempo-30-Strecke, Trottoirüberfahrten, Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger inklusive Schulwegsicherheit, Ausbau hindernisfreie Bushaltestellen, lärmtechnische Nachsanierung).
Abhängigkeiten	MIV-N1 ASTRA-Projekt A8-Vollanschluss Alpnach Süd
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Beteiligte: Gemeinde Alpnach
Nächste Schritte	Planung: 2016–2022 Umsetzung: 2023 bis 2026
Kosten	CHF 2.8 bis 4.0 Mio.

MIV-03 Ortsdurchfahrt Sarnen	
Beschrieb	Ziel ist, die Lebensqualität im Dorfkern zu erhöhen und die Attraktivität zu steigern. Mögliche Massnahmen sind: lärmtechnische Nachsanierung, Belagssanierung und Einbau lärmarter Belag, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands (Tempo 30, Einbahnregime) und Verlagerung eines Teils des MIV auf die A8, Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger inklusive Schulwegsicherheit, hindernisfreie Bushaltestellen, Trottoirüberfahrten, angepasste Strassenraumgestaltung.
Abhängigkeiten	Werkleitungssanierungen Gemeinde Sarnen Neubau Fernwärmeleitungen Holzfernwärme AG Umsetzung kantonale Radrouten Verbesserung Sicherheit A8 Anschluss Sarnen Nord Perspektiven Dorfzentrum 2030 der Gemeinde Sarnen
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen, Werke, ev. Holzfernwärme AG, ...
Nächste Schritte	Planung: 2020–2025 Umsetzung in Etappen: 2025 bis 2030
Kosten	CHF 5.5 bis 8 Mio.
MIV-04 Ortsdurchfahrt Kerns	
Beschrieb	Ziel ist, die Lebensqualität im Dorf zu erhöhen und das Zentrum aufzuwerten. Mögliche Massnahmen sind: lärmtechnische Nachsanierung, Belagssanierung und Einbau lärmarter Belag, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands (Tempo 30) und Verlagerung eines Teils des MIV auf die A8 via Lopper (Schleichverkehr Sarnen-Stans), Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger inklusive Schulwegsicherheit, hindernisfreie Bushaltestellen, Trottoirüberfahrten, angepasste Strassenraumgestaltung.
Abhängigkeiten	Umsetzung kantonale Radrouten Verbesserung Sicherheit A8 Anschluss Sarnen Nord
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Kerns
Nächste Schritte	Planung: 2020 bis 2025 Umsetzung: 2025 bis 2030
Kosten	CHF 1.1 bis 4.3 Mio.

MIV-05 Ortsdurchfahrt Stalden	
Beschrieb	Ziel ist, die Lebensqualität im Dorf zu erhöhen. Mögliche Massnahmen sind: lärmtechnische Nachsanierung, Belagssanierung und Einbau lärmarter Belag, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands, Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger inklusive Schulwegsicherheit, hindernisfreie Bushaltestellen, ev. Trottoirüberfahrten, Temporeduktion(en), angepasste Strassenraumgestaltung.
Abhängigkeiten	Umsetzung kantonale Radrouten
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen
Nächste Schritte	Planung und Umsetzung Sofortmassnahmen: 2022 bis 2025 Planung bauliche Massnahmen: 2025 bis 2030 Umsetzung bauliche Massnahmen: 2030 bis 2040
Kosten	Planung und Umsetzung Sofortmassnahmen: CHF 0.1 Mio. Weitere Massnahmen: CHF 1.1 bis 2.3 Mio.
MIV-06 Ortsdurchfahrt Sachseln	
Beschrieb	Ziel ist, die Lebensqualität im Dorf zu erhöhen und das Zentrum aufzuwerten. Mögliche Massnahmen sind: lärmtechnische Nachsanierung, Belagssanierung und Einbau lärmarter Belag, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands (Tempo 30) und Verlagerung eines Teils des MIV auf die A8, Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger inklusive Schulwegsicherheit, hindernisfreie Bushaltestellen, Trottoirüberfahrten, angepasste Strassenraumgestaltung. Kanton und Gemeinde führen 2021 einen Versuch mit Kernfahrbahn durch.
Abhängigkeiten	Umsetzung kantonale Radrouten Kommunale Werkleitungen
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sachseln
Nächste Schritte	Planung und Umsetzung Versuch Kernfahrbahn: 2021 Planung: 2023 bis 2025 Umsetzung: 2025 bis 2030
Kosten	CHF 2.4 bis 5.8 Mio.

MIV-07 Ortsdurchfahrt Giswil	
Beschrieb	Ziel ist, die Lebensqualität im Dorf zu erhöhen und das Zentrum aufzuwerten. Mögliche Massnahmen sind: lärmtechnische Nachsanierung, Belagssanierung und Einbau lärmarter Belag, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands (Tempo 30) und Verlagerung eines Teils des MIV auf die A8, Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger inklusive Schulwegsicherheit, hindernisfreie Bushaltestellen, Trottoirüberfahrten, angepasste Strassenraumgestaltung.
Abhängigkeiten	Umsetzung kantonale Radrouten Kommunale Werkleitungen
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Giswil
Nächste Schritte	Planung: 2025 bis 2030 Umsetzung: 2030 bis 2040
Kosten	CHF 3.3 bis 5.6 Mio.
MIV-08 Ortsdurchfahrt Lungern	
Beschrieb	Ziel ist, die Lebensqualität im Dorf zu erhöhen und das Zentrum aufzuwerten. Mögliche Massnahmen sind: lärmtechnische Nachsanierung, Belagssanierung und Einbau lärmarter Belag, Erhöhung des Durchfahrtswiderstands (Tempo 30) und Verlagerung eines Teils des MIV auf die A8, Verbesserung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und Fussgänger inklusive Schulwegsicherheit, hindernisfreie Bushaltestellen, Trottoirüberfahrten, angepasste Strassenraumgestaltung.
Abhängigkeiten	Umsetzung kantonale Radrouten Kommunale Werkleitungen
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Lungern
Nächste Schritte	Planung: 2022 bis 2025 Umsetzung: 2025 bis 2030
Kosten	CHF 1.2 bis 4.5 Mio.

4.2.4 Parkierung

MIV-PP Private (nutzungsgebundene) Parkierung	
<p>Im Artikel 46 des kantonalen Baugesetzes ist die Bemessung der privaten Parkierung für den Kanton Obwalden geregelt. Die darin definierten Rahmenbedingungen sind in den Baureglementen der einzelnen Gemeinden konkretisiert.</p> <p>Das Baugesetz des Kantons stützt sich grundsätzlich auf die gültige VSS-Norm SN 640 281 "Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen", dies kann aber noch klarer formuliert werden. Die kommunalen Baureglemente weichen hauptsächlich bei der Nutzung Wohnen von der VSS-Norm ab.</p>	
Übersicht Massnahmen	
MIV-PP1 Rechtliche Regelungen Kanton	
Beschrieb	Der Artikel 46 des kantonalen Baugesetzes ist hinsichtlich der VSS-Norm SN 640 281 zu konkretisieren (Maximum von Bandbreite gemäss VSS-Norm = Maximum zu erstellende Parkplätze). Des Weiteren ist der Artikel 46 zu ergänzen: Falls in einem Mobilitätskonzept nachgewiesen werden kann, dass nicht so viel Parkierung wie gemäss Norm notwendig ist, muss keine Ersatzabgabe bei Unterschreitung des Minimums geleistet werden. Damit soll an den dafür geeigneten Lagen autofreie bzw. autoreduzierte Nutzungen gefördert werden. Diese beiden Begriffe sind ebenfalls ins Baugesetz zu integrieren.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: 2023 Anpassung Baugesetz
Kosten	-
MIV-PP2 Rechtliche Regelungen Gemeinden	
Beschrieb	Die kommunalen Baureglemente sind nach Anpassung des Art. 46 des kantonalen Baugesetzes anzupassen.
Abhängigkeiten	Anpassung Art. 46 kantonales Baugesetz
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinden Beteiligte: Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: bei anstehender Gesamtrevision der Ortsplanungen
Kosten	-

MIV-PÖ Öffentlich zugängliche Parkierung	
<p>Die öffentlich zugänglichen Parkplätze sollen flächendeckend, lenkungswirksam und einheitlich bewirtschaftet werden (zeitlich und monetär). Bei neuen kunden- bzw. publikumsorientierten Nutzungen wird eine Bewirtschaftung eingeführt. Bei vergleichbaren bestehenden Nutzungen (Besitzstand) wird die Einführung einer Bewirtschaftung durch den Kanton Obwalden gefördert. Dafür wurde eine vertiefte Betrachtung (siehe Beilage 1, Kapitel "Motorisierter Individualverkehr: Öffentlich zugängliche Parkierung") hinsichtlich Kurzzeit- und Langzeitparkierung sowie Gebührenvorschläge erarbeitet. Die Gebühren in den Tourismusgebieten wurden dabei nicht betrachtet und sind weiterhin gesondert festzulegen.</p> <p>Aktuell wird ein grosser Teil der grösseren Parkierungsanlagen bereits bewirtschaftet, allerdings ohne dass die Tarife im ganzen Kantonsgebiet aufeinander abgestimmt sind.</p>	
Übersicht Massnahmen	
MIV-PÖ1 Öffentlich zugängliche Parkierung im Eigentum des Kantons	
Beschrieb	Die Ausführungsbestimmungen über die Benützung von Parkplätzen des Kantons (vom 22. Oktober 2019) sind laufend unter der Berücksichtigung der aktuellen Verhältnisse zu überarbeiten.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: 2022 - 2025 – Grundkonzept Parkierung unter Beteiligung der Gemeinden Umsetzung: laufend – Anpassung Ausführungsbestimmungen
Kosten	Planung Grundkonzept Parkierung unter Beteiligung der Gemeinden: ca. CHF 40 000 Umsetzung intern durch kantonale Verwaltung
MIV-PÖ2 Öffentlich zugängliche Parkierung im Eigentum der Gemeinden	
Beschrieb	Auf Gemeindeebene sollen langfristig alle öffentlichen Parkplätze bewirtschaftet werden.
Abhängigkeiten	MIV-PÖ4 Anpassung rechtliche Regelung auf Kantonebene
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinden Beteiligte: Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend – bei nächster Revision Anpassung der Parkplatzreglemente
Kosten	-
MIV-PÖ3 Öffentlich zugängliche Parkierung in Privateigentum	
Beschrieb	Grössere zusammenhängende Parkierungsanlagen (ca. ab 10 Parkplätzen), welche öffentlich zugänglich sind, sollen langfristig bewirtschaftet werden.
Abhängigkeiten	MIV-PÖ4 Anpassung rechtliche Regelung auf Kantonebene
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinden Beteiligte: Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend – bei nächster Revision Anpassung der Parkplatzreglemente
Kosten	-

MIV-PÖ4 Anpassung rechtliche Regelung auf Kantonebene	
Beschrieb	Damit langfristig im Kantonsgebiet alle öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen einheitlich bewirtschaftet werden können, sind die rechtlichen Regelungen (Baugesetz) auf Kantonebene anzupassen bzw. zu ergänzen.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinden
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: 2023 – Anpassung Baugesetz
Kosten	-

4.3 Öffentlicher Verkehr

4.3.1 Übersicht

Das Kapitel Öffentlicher Verkehr beinhaltet die folgenden Massnahmenblätter:

- ÖV-Allg.: Allgemeines
- ÖV-GB: Grundangebot Bus
- ÖV-GBa: Grundangebot Bahn
- ÖV-GBau: Bauliche Anpassungen der Infrastruktur
- ÖV-Z: Zusatzangebote

4.3.2 Grundangebot

ÖV-Allg Allgemeines	
Neben konkreten Massnahmen bezüglich des Bus- und Bahnangebots sind auch allgemeine Massnahmen geplant.	
Übersicht Massnahmen	
ÖV-Allg1 Ersatz des heutigen Fahrzeugbestandes durch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben	
Beschrieb	Der heutige Fahrzeugbestand soll durch CO ₂ -neutrale Busse ersetzt werden. Ab 2030 sollen deshalb nur noch CO ₂ -neutrale Busse angeschafft werden.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: PostAuto
Nächste Schritte	Planung: 2021–2023 Umsetzung: anschliessend
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 50 000 bis 100 000
ÖV-Allg2 Gepäck- und Velotransport in Bus und Bahn	
Beschrieb	Der Kanton setzt sich bei der PostAuto und der Zentralbahn für einen funktionierenden Gepäck- und Velotransport ein. Die Zentralbahn hat zur Verbesserung des Velotransports bereits Massnahmen erarbeitet, welche zeitnah umgesetzt werden sollen.
Abhängigkeiten	Bestehender Fahrzeugpark
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: PostAuto, Zentralbahn
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 20 000 bis 50 000

ÖV-Allg3 Kundeninformation und Kundenservice	
Beschrieb	Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Kundeninformation sowie das Buchen von Tickets (insbesondere das "Durchbuchen") weiter verbessert wird. Das Problem ist bei Zentralbahn, PostAuto und den Bergbahnbetreibern bereits bekannt. Es werden bereits Lösungen zur Verbesserung geprüft, damit nicht mehr drei separate, sondern nur noch ein Ticket benötigt wird.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: PostAuto
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend
Kosten	Keine direkten Kosten.

ÖV-GB Grundangebot Bus	
Das Grundangebot des Busverkehrs soll unter Einbezug der Wirtschaftlichkeit und unter Berücksichtigung der Schulbusbedürfnisse stetig ausgebaut werden.	
Übersicht Massnahmen	
ÖV-GB1 Neue Linie Sarnen – Alpnach Dorf via Industriestrasse	
Beschrieb	Durch die Einführung einer neuen Linie zwischen Sarnen und Alpnach Dorf über die Industriestrasse soll mit der bestehenden Linie 342 (Linienführung wie heute) ein integraler Halbstundentakt entstehen.
Abhängigkeiten	Fertigstellung Ersatzneubau Aabrücke Kägiswil
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen und Alpnach Dorf
Nächste Schritte	Planung: 2021–2023 Umsetzung: 2024
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 200 000 bis 500 000
ÖV-GB2 Halbstundentakt Sarnen – Kerns bis Mitternacht	
Beschrieb	Der integrale Halbstundentakt zwischen Sarnen und Kerns soll bis Mitternacht verlängert werden (Linie 343 und Linie 341).
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen und Kerns
Nächste Schritte	Planung: 2021–2023 Umsetzung: 2024
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 20 000 bis 50 000
ÖV-GB3 Linie 60.344 Sarnen – Stalden – (Langis)	
Beschrieb	Das ÖV-Angebot soll ab 2022 am Wochenende verbessert werden. Neu sollen den Gästen 6 Verbindungen ab Sarnen in einem regelmässigen Zweistundentakt zur Verfügung stehen. Zusammen mit der Buslinie 232 ab Entlebuch wird so ein Stundentakt garantiert. Für 2024 wird geprüft, ob am Morgen und am Nachmittag zusätzliche Verdichtungskurse ab Sarnen angeboten werden können. (siehe auch TF-V4 Langis)
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen
Nächste Schritte	Planung: 2021–2023 Umsetzung: 2022 / 2024
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 20 000 bis 50 000
ÖV-GB4 Linie 60.345 Sarnen – Oberwilen	
Beschrieb	Bei der Linie 345 soll in den Nebenzeiten ein regelmässiger Stundentakt eingeführt werden (werktags und samstags 6–20h).
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen
Nächste Schritte	Planung: 2021–2023 Umsetzung: 2024
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 50 000 bis 100 000

ÖV-GB5 Linie 60.351 Sarnen – Sachseln – Flüeli Ranft	
Beschrieb	Bei der Linie 351 soll in den Neben- und Stosszeiten ein regelmässiger Stundentakt eingeführt werden (werktags und samstags 6–20h).
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen und Sachseln
Nächste Schritte	Planung: 2021–2023 Umsetzung: 2024
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 50 000 bis 100 000
ÖV-GB6 Linie 60.361 Giswil – Grossteil – Kleinteil	
Beschrieb	Für die Linie 361 soll geklärt werden, welche Wünsche und Bedürfnisse bestehen. Grundsätzlich wird unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Schulbusses ein Betrieb mit regelmässigem Takt angestrebt.
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Giswil
Nächste Schritte	Planung: 2021–2023 Umsetzung: 2024
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 200 000 bis 500 000

ÖV-GBa Grundangebot Bahn	
Im Rahmen des STEP AK 2035 sind Verbesserungen im Bahnangebot vorgesehen.	
Übersicht Massnahmen	
ÖV-GBa1 InterRegio Luzern – Engelberg: Halbstundentakt	
Beschrieb	Einführung des integralen Halbstundentakts des InterRegios Luzern – Engelberg statt des heutigen Stundentakts mit saisonalen Zusatzzügen (2 Zusatzzüge pro Richtung und Tag). Ab Fahrplan 2026 ist die etappierte Einführung des Halbstundentakts Luzern – Engelberg voraussichtlich möglich (siehe Abhängigkeiten)
Abhängigkeiten	– Neues Rollmaterial als 1:1-Ersatz für die heutigen "HGe-Pendelzüge" sind bestellt. Der Halbstundentakt erfordert entweder weiterhin den Einsatz der HGe-Pendelzüge oder die Beschaffung weiteren neuen Rollmaterials. – ÖV-Bau 1: Doppelspurausbau Staldifeld bei Dallenwil
Zuständigkeit	Federführung: Zentralbahn Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Kantone Obwalden, Nidwalden und Luzern
Nächste Schritte	Planung: 2021- Umsetzung: 2025 / 2026
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 200 000 bis 500 000
ÖV-GBa2 S55 Luzern – Sachseln: Verlängerung nach Lungern	
Beschrieb	Verlängerung der Linie S55 über Sachseln hinaus bis Lungern. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen des STEP AS 2035.
Abhängigkeiten	Beschaffung von zusätzlichem Rollmaterial für Zahnstangenbetrieb
Zuständigkeit	Federführung: Zentralbahn Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Kantone Obwalden, Nidwalden und Luzern
Nächste Schritte	Planung: 2021– Umsetzung: 2030
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 200 000 bis 500 000
ÖV-GBa3 InterRegio Luzern – Interlaken: Saisonzug	
Beschrieb	Saisonale Erhöhung des Angebots auf drei zusätzliche Zugpaare pro Tag auf dem Brünig-InterRegio Luzern – Interlaken (heute zwei saisonale Zugpaare pro Tag ergänzend zum InterRegio-Grundangebot im Stundentakt).
Abhängigkeiten	Das dafür erforderliche Rollmaterial wurde bereits bestellt und ist ab ca. 2024 betriebsbereit. Das Zusatzangebot ist mit dem Ausbau der S55 bis Lungern zu koordinieren.
Zuständigkeit	Federführung: Zentralbahn Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Kantone Obwalden, Luzern und Bern
Nächste Schritte	Planung: 2021– Umsetzung: 2024
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 20 000 bis 50 000

ÖV-GBa4 Halt InterRegio Alpnach Dorf	
Beschrieb	Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Alpnach Dorf besser an das Bahnnetz angeschlossen wird, um in diesem Gebiet den Umstieg auf die Bahn zusätzlich zu fördern.
Abhängigkeiten	Langfristplanungen Bahnnetz
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Zentralbahn, Bundesamt für Verkehr, Luzern und Bern
Nächste Schritte	Planung: 2031 - 2040 Umsetzung: offen
Kosten	-

ÖV-GBau Bauliche Anpassungen der Infrastruktur	
Für die im Rahmen des STEP AK 2035 vorgesehenen Verbesserungen im Bahnangebot sind verschiedene bauliche Anpassungen an der Infrastruktur erforderlich.	
Übersicht Massnahmen	
ÖV-GBau1 Doppelspurausbau Staldifeld bei Dallenwil	
Beschrieb	Neubau einer Doppelspur auf einer Länge von ca. 500 m. Diese Massnahme trägt zur Verbesserung der Fahrplanstabilität bei: Im Verspätungsfall des IR von Luzern kann die Zugskreuzung hier statt im Bahnhof Dallenwil erfolgen. Für die Einführung des Halbstundentakts ist der Doppelspurausbau zwingend.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Zentralbahn Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Kanton Nidwalden
Nächste Schritte	Planung: 2021– Umsetzung: 2025
Kosten	CHF 6.5 Mio. Die Kosten werden durch den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF, AS 2035) getragen.
ÖV-GBau2 Verlängerung Doppelspur Sarnen Nord	
Beschrieb	Verlängerung der bestehenden Doppelspur. Sie ermöglicht die Sicherstellung der Fahrplanstabilität bei zunehmendem Fahrgastaufkommen und den damit verbundenen längeren Haltestellen.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Zentralbahn Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: 2021– Umsetzung: 2026
Kosten	CHF 13.7 Mio. Die Kosten werden durch den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF, AS 2035) getragen.
ÖV-GBau3 Abstellanlage Giswil	
Beschrieb	Bau von zwei zusätzlichen Abstellgleisen in Giswil aufgrund des erhöhten Platzbedarfs für die Abstellung von Rollmaterial.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Zentralbahn Beteiligte: Bundesamt für Verkehr, Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: 2021– Umsetzung: 2023–2024
Kosten	CHF 15-20 Mio. Die Kosten werden durch den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF, AS 2035) getragen.

4.3.3 Zusatzangebote

ÖV-Z Zusatzangebote	
Neben dem Grundangebot des ÖV sollen zusätzliche Angebote bereitgestellt werden, um wichtige Erschliessungslücken (zeitlich und im Netz) zu schliessen. Zu diesem Thema wurde eine vertiefte Abklärung durchgeführt. Die Essenz daraus wurde in einem kurzen Kapitel im Anhang zusammengefasst (siehe Beilage 1, Kapitel "Öffentlicher Verkehr – Zusatzangebote").	
Übersicht Massnahmen	
ÖV-Z1 Rufbus+ rund um Sarnen	
Beschrieb	Es soll geprüft werden, ob ab Sarnen abends (ab 20.00 Uhr bis ca. Mitternacht) ein Rufbus bereitgestellt werden kann. Für Fahrten ab Sarnen soll keine Anmeldung notwendig sein. Für eine Fahrt nach Sarnen soll eine Anmeldung via App ermöglicht werden.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: PostAuto, Gemeinde Sarnen (alle Gemeinden)
Nächste Schritte	Planung: 2021– Umsetzung: 2024
Kosten	Umsetzung: jährlicher Zusatzaufwand ca. CHF 500 000
ÖV-Z2 Bus alpin Sachseln Bahnhof – Älggialp	
Beschrieb	Es soll geprüft werden, ob ab Sachseln Bahnhof bis zur Älggialp im Sommer eine Verbindung mit dem Bus alpin angeboten werden kann. Die Projektträgerschaft müsste noch definiert werden. Falls die Einführung eines Angebots möglich ist, soll eine saisonale Parkplatz- und Strassenbewirtschaftung eingeführt werden.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sachseln, Obwalden Tourismus
Nächste Schritte	Planung: 2022– Umsetzung: 2024
Kosten	ca. CHF 50 000
ÖV-Z3 Bus alpin Alpnach Dorf – Lütholdsmatt	
Beschrieb	Es soll geprüft werden, ob ab Alpnach Dorf Bahnhof bis Lütholdsmatt im Sommer eine Verbindung mit dem Bus alpin angeboten werden kann. Die Projektträgerschaft müsste noch definiert werden.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Alpnach, Obwalden Tourismus, Korporation Alpnach
Nächste Schritte	Planung: 2022– Umsetzung: 2024
Kosten	ca. CHF 50 000

ÖV-Z4 Taxito und mybuxi	
Beschrieb	Langfristig soll die Einführung der Angebote Taxito und mybuxi an dafür geeigneten Orten wieder geprüft werden.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: betroffene Gemeinden
Nächste Schritte	Planung: 2030 - 2041 Umsetzung: offen
Kosten	je ca. CHF 50 000

4.4 Veloverkehr

4.4.1 Übersicht

Das Kapitel Veloverkehr beinhaltet die folgenden Massnahmenblätter:

- VV-Allg.: Allgemeines
- VV-A: Alltagsverkehr
- VV-F: Freizeitverkehr

4.4.2 Allgemeines

VV-Allg Allgemeines	
Neben den Massnahmen an der Infrastruktur sind auch auf anderen Ebenen Massnahmen notwendig.	
Übersicht Massnahmen	
VV-Allg1 Anpassung rechtliche Grundlagen	
Beschrieb	Die rechtlichen Grundlagen (Strassengesetz, Strassenverordnung) bezüglich des Veloverkehrs sind anzupassen. Die Basis dafür bilden die Vorschläge in Beilage 2. Bei Bedarf werden Vorlagen und Empfehlungen seitens Kanton zur Verfügung gestellt.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Umsetzung: 2022 bis 2025
Kosten	CHF 100 000 bis 300 000.
VV-Allg2 Umsetzung Standards	
Beschrieb	Bei Anpassungen der Infrastruktur für den Veloverkehr auf Kantons- und Gemeindestrassen sowie auf Strassen von öffentlich-rechtlichen Körperschaften sind die Standards gemäss der Beilage 2 unter Einbezug der Verhältnismässigkeit umzusetzen.
Abhängigkeiten	Laufende Kantonsstrassenprojekte, kommunale Projekte
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Gemeinden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Umsetzung: ab 2022
Kosten	(in den Projekten enthalten)
VV-Allg3 Erarbeitung von kommunalen Velonetzplänen	
Beschrieb	Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen bzw. im Rahmen von kantonalen Richtplänen müssen die Gemeinden einen kommunalen Velonetzplan gemäss Beilage 3 erarbeiten.
Abhängigkeiten	Kantonale Velorouten
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinden Beteiligte: Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Umsetzung: 2022 bis 2030
Kosten	Pro Gemeinde: CHF 50 000 bis 200 000.

VV-Allg4 Gesetzliche Lücken im kant. Baugesetz schliessen	
Beschrieb	Die gesetzlichen Lücken im kant. Baugesetz bezüglich des Veloverkehrs sind zu schliessen (z. B. Thema Veloparkierung bei Wohnen, Gewerbe, öffentliche Gebäude / Räume etc.).
Abhängigkeiten	
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinden
Nächste Schritte	Planung: 2022 bis 2025
Kosten	-
VV-Allg5 Anpassung kommunale gesetzliche Grundlagen	
Beschrieb	Nach Anpassung des kant. Baugesetzes (siehe VV-Allg4) sind die gesetzlichen Regelungen auf kommunaler Stufe anzupassen.
Abhängigkeiten	VV-Allg4 Gesetzliche Lücken im kant. Baugesetz schliessen
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinden Beteiligte: Kanton
Nächste Schritte	Planung: 2025 bis 2030 Im Rahmen anstehender Revisionen der Parkplatzreglemente / Zonenreglemente
Kosten	Kann mit den vorhandenen Ressourcen bewältigt werden.
VV-Allg6 Förderung von Veloabstellplätzen und Pumpstationen im öffentlichem Raum	
Beschrieb	Die Gemeinden fördern im öffentlichen Raum an geeigneten Standorten Veloabstellplätze und Pumpstationen. Dafür ist insbesondere die Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und Gewerbe von grosser Bedeutung.
Abhängigkeiten	Kommunale Velonetzpläne
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinden Beteiligte: Gewerbe, Dritte
Nächste Schritte	Planung: 2022 bis 2025 Umsetzung: 2022 bis 2030
Kosten	Pro Gemeinde CHF 10 000 bis 50 000.

4.4.3 Alltagsveloverkehr

VV-A Alltagsverkehr	
Für den Alltagsveloverkehr bestimmt der Kanton in den Korridoren zwischen Sarnen und Kerns sowie Sarnen und Alpnach die Linienführung der Velorouten. Basis bildet der Massnahmenplan Veloverkehr (Beilage 10) und die Planungshilfen für Velorouten (Beilage 2). Das Radroutenkonzept von 1996 und vorhandene Studien sind wichtige Grundlagen.	
Übersicht Massnahmen	
VV-A1 Sarnen – Kerns – Kanton Nidwalden	
Beschrieb	Die Veloroute VV-A1 von Sarnen über Kerns bis zu Kantonsgrenze NW gliedert sich in drei Abschnitte: <ul style="list-style-type: none"> – VV-A1a Sarnen – Kerns – VV-A1b Kerns – Sand – VV-A1c Sand – Kanton Nidwalden Im Abschnitt VV-A1a Sarnen – Kerns muss der Kanton zusammen mit dem ASTRA die Linienführung und den Ausbaustandard für die Veloroute evaluieren. Im Abschnitt VV-A1b Kerns – Sand wird die Linienführung mit dem Kantonsstrassenprojekt "Siedlungsverträgliche Gestaltung Dorfkern Kerns" koordiniert. Im Abschnitt VV-A1c Sand – Kanton Nidwalden müssen Kanton und Gemeinde die Linienführung mit dem Kanton Nidwalden koordinieren.
Abhängigkeiten	MIV-N4: Verbesserung Sicherheit A8-Anschluss Sarnen Nord MIV-O4: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Kerns Veloroute Stans-Sarnen des Kantons Nidwalden
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen und Kerns, ASTRA
Nächste Schritte	Planung: 2022-2025 Umsetzung: 2025-2030
Kosten	Alle Abschnitte: CHF 5.3 bis 11.5 Mio.

VV-A2 Sarnen – Stansstad (bis Kantonsgrenze)	
Beschrieb	<p>Die Veloroute VV-A2 von Sarnen über Kägiswil, Alpnach Dorf und Alpnachstad gliedert sich in vier Abschnitte:</p> <ul style="list-style-type: none"> – VV-A2a Sarnen – Kägiswil – VV-A2b Kägiswil – Alpnach Dorf – VV-A2c Alpnach Dorf – Alpnachstad – VV-A2d Alpnachstad – Stansstad (bis Kantonsgrenze) <p>In den vier Abschnitten VV-A2a bis VV-A2d von Sarnen nach Alpnachstad und weiter bis zur Kantonsgrenze muss der Kanton den Ausbaustandard für den künftigen Veloverkehr in einem ersten Schritt festlegen (Velostreifen, Einrichtungs- oder Zweirichtungsradweg, Rad-/Gehweg) festlegen. In der Ortsdurchfahrt Alpnach Dorf ist die Veloführung mit dem Kantonsstrassenprojekt siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Alpnach (flankierende Massnahmen VAS) und Alpnachstad abzustimmen.</p>
Abhängigkeit	<p>MIV-O3: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Sarnen MIV-O1: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Alpnachstad MIV-O2: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Alpnach MIV-N1: A8-Vollanschluss Alpnach Süd (VAS)</p>
Zuständigkeit	<p>Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen und Alpnach sowie ASTRA</p>
Nächste Schritte	<p>Planung: 2016–2025 Umsetzung: 2025-2035</p>
Kosten	CHF 3.4 bis 9 Mio.
VV-A3 Sarnen - Stalden	
Beschrieb	<p>Die Veloroute folgt der Kantonsstrasse. Der Kanton muss in einem ersten Schritt den Ausbaustandard für den Veloverkehr festlegen für den Abschnitt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – VV-A3a Sarnen – Stalden
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	<p>Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen</p>
Nächste Schritte	<p>Planung: 2030–2040 Umsetzung: 2030–2040</p>
Kosten	CHF 1.1 bis 5.5 Mio.

VV-A4 Sarnen - Oberwilen	
Beschrieb	Die Veloroute folgt mehrheitlich der Kantonsstrasse. Der Kanton muss in einem ersten Schritt den Ausbaustandard für den Veloverkehr festlegen für die beiden Abschnitte: <ul style="list-style-type: none"> – VV-A4a Sarnen – Wilen – VV-A4b Wilen – Oberwilen
Abhängigkeit	Kantonsstrassenprojekt siedlungsverträgliche Gestaltung Rüti-/ Wilerstrasse
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen
Nächste Schritte	Planung: 2026 bis 2030 Umsetzung: 2030 bis 2040 Im Abschnitt Sarneraa – Blattibach baut der Kanton die Veloinfrastruktur im Projekt siedlungsverträgliche Gestaltung Rüti-/Wilerstrasse zusammen mit der Gemeinde Sarnen (2020 bis 2025) aus.
Kosten	CHF 1.2 bis 5.7 Mio.
VV-A5 Sarnen - Lungern	
Beschrieb	Die Veloroute folgt der Brünigstrasse. Der Kanton muss in einem ersten Schritt den Ausbaustandard für den Veloverkehr festlegen für die drei Abschnitte: <ul style="list-style-type: none"> – VV-A5a Sarnen – Sachseln – VV-A5b Sachseln – Giswil – VV-A5c: Giswil – Lungern Der Ausbau der Veloroute VV-A5 erfolgt hauptsächlich im Rahmen der Kantons- und Nationalstrassenprojekte, die auf der Brünigachse geplant sind. Der Kanton muss für die Zwischenabschnitte zwischen den Kantons- und Nationalstrassenprojekten den Ausbaustandard festlegen.
Abhängigkeit	MIV-O3: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Sarnen MIV-O6: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Sachseln MIV-O7: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Giswil MIV-O8: Siedlungsverträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt Lungern MIV-N5: Netzvollendung A8 Lungern Nord-Giswil Süd, Tunnel Kaiserstuhl
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, ASTRA Beteiligte: Gemeinde Sarnen, Sachseln, Giswil und Lungern
Nächste Schritte	Planung: 2022-2035 Umsetzung in Etappen: ab 2025
Kosten	Zwischenabschnitte CHF: 2.2 bis 5.5 Mio.

4.4.4 Freizeitverkehr

VV-F Freizeitverkehr

Wie für den Alltagsverkehr bestehen auch für den Freizeitverkehr Schwachstellen, die behoben werden müssen. Teilweise überlagern sich die Routen für den Freizeitverkehr mit denen für den Alltagsverkehr. Dies besonders auf Strassen, mit teilweise hohen Geschwindigkeiten.

Der Kanton hat 2012 mit SchweizMobil zusammen das Programm „Routenoptimierungen Veloland 2030“ erarbeitet. Dieses beinhaltet acht Dossiers. Davon wurden einige wenige Schwachstellen behoben. Die andere Schwachstellen sind ab VV-F2 in diesem Massnahmenblatt ersichtlich.

Übersicht Massnahmen

VV-F1 Aufnahme und Behebung Schwachstellen Freizeitrouten

Beschrieb

Bezüglich der Freizeitrouten sind in einem ersten Schritt alle Schwachstellen aufzunehmen und in einem Plan darzustellen. Anschliessend sind für die Schwachstellen Massnahmen zu erarbeiten, welche dann etappenweise je nach Zuständigkeit umgesetzt werden.

Folgend werden einige bekannte Defizite erläutert:

Allgemein

Oft fehlt die Veloinfrastruktur trotz hoher Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs, deshalb sind die Routen teilweise nicht wirklich attraktiv.

Velolandroute 4

Die Velolandroute 4 wird auf viel befahrenen Strassen ohne Veloinfrastruktur geführt (siehe auch VV-A2 und VV-A4)

Velolandroute 9

Der Abschnitt zwischen Niederstad und Alpnachstad entlang des Vierwaldstättersees ist nach Absenkung an mehreren Stellen ausgewaschen. Die Abschnitte Giswil Kaiserstuhl (asphaltiert) und Lungern – Brünig sind sehr steil. Auf dem Abschnitt Lungern – Brünig (Naturbelag) gibt es viele Belagsschäden.

Velolandroute 73

Die gesamte Strecke verläuft auf Obwaldner Boden und auf übergeordneten Strassen. Es besteht die Idee, die Route über Wilen – Endlosenstrasse umzulegen.

Velolandroute 85

Der Abschnitt von der Kantonsgrenze bis zum Chabisstein ist für den Veloverkehr nicht sicher gestaltet. Der Abschnitt Obermatt – Grafenort ist aufgrund seines Belags für Tourenvelos eher ungeeignet.

Velolandroute 701

Auf der Ostseite des Lungenersees ist das Fahren mit dem Velo auf der Strasse gefährlich. Auf dem Trottoir sind Velos gestattet, das Trottoir ist zum Kreuzen auch gerade genug breit, aber wenn Fahrzeuge mit 80 km/h vorbeifahren, ist das empfinden unangenehm (Velofahrende dürfen keine Fehler machen!). Auf der Strecke hat es zudem mehrere Ein- und Ausfahrten von Parkplätzen. Insbesondere für nicht ortskundige Touristinnen und Touristen, welche nicht mit Veloverkehr rechnen, kann es gefährlich werden. Grundsätzlich stellt

	<p>sich die Frage, ob die Lungererseerundfahrt ein touristisches Publikum hat.</p> <p>Im Rahmen des Tunnelprojektes A8 Kaiserstuhl sind flankierende Massnahmen geplant</p> <p><u>Velolandroute 702</u> Die Route auf der Westseite des Sarnersees wird viel von Familien mit eher kleinen Kindern befahren. Für sie ist die Strecke Sarnen-Oberwilen wegen fehlender Veloinfrastruktur nur auf dem Trottoir fahrbar. Das Trottoir ist in vielen Bereichen zu schmal, v.a. wenn es zusätzlich mit dem Fussverkehr geteilt werden muss. Das Gleiche gilt für die Abschnitte in Ewil und Sachseln. Der Abschnitt Oberwilen-Forst ist bei Wochenendverkehr tendenziell gefährlich, da die Strasse durch den Wald viel befahren, eng und unübersichtlich ist. Zudem erhöht sich die Gefahr durch die verschiedenen Nutzergruppen.</p> <p><u>Velolandroute 703</u> Die Dammstrasse in Alpnach ist sehr steil und schmal. Zudem ist die Qualität der Wege eher als schlecht zu bezeichnen und weist etliche Belagsschäden auf.</p>
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinden
Nächste Schritte	Planung: 2022–2030 Umsetzung: ab 2025
Kosten	Planung: CHF 5 000 bis 10 000 Umsetzung: stark abhängig von Lösungsansatz
VV-F2 5.175 Sarnen, Wichelsee / Route 9, 703	
Beschrieb	Der Weg auf der Sarneraabrücke A8 ist zu schmal.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: ASTRA
Nächste Schritte	Planung: 2021–2024 Umsetzung: 2025 / 2026
Kosten	Planung: CHF 10 000 bis 20 000 Umsetzung: stark abhängig von Lösungsansatz
VV-F3 5.349 Lungern, Dorf – Brünigpass / Route 9	
Beschrieb	Der Abschnitt weist einen schlechten Belag sowie eine starke Steigung aus. Bisher wurden keine Massnahmen umgesetzt, da die Kosten für eine Verbesserung sehr hoch sind und viele Grundeigentümer und -eigentümerinnen einen Konsens finden müssen.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Diverse Private (Koordination Kanton Obwalden) Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: noch nicht definiert Umsetzung: noch nicht definiert
Kosten	Planung: CHF 5 000 bis 10 000 Umsetzung: stark abhängig von Lösungsansatz

VV-F4 5.350 Sarnen – Wilen / Route 4, 9, 702	
Beschrieb	<p>Der Veloverkehr ausserorts wird zusammen mit dem Fussverkehr auf dem Trottoir geführt. Auf der Strasse selbst steht dem Veloverkehr keine Infrastruktur zur Verfügung.</p> <p>Ab Ortseingang Sarnen wurden im Rahmen BGK Rütistrasse / Wilerstrasse Massnahmen für die Führung des Veloverkehrs auf der Strecke und am Knoten Peterhof erarbeitet. Zurzeit wird das Bauprojekt erarbeitet.</p> <p>Die Strecke ausserorts wird auch im Rahmen des Massnahmenblattes VV-A4 behandelt.</p>
Abhängigkeiten	VV-A4 Sarnen - Oberwilen
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinde Sarnen
Nächste Schritte	Planung: Abhängig von den Massnahmen für den Alltagsverkehr (VV-A4 Sarnen - Oberwilen) Umsetzung: Abhängig von den Massnahmen für den Alltagsverkehr (VV-A4 Sarnen - Oberwilen)
Kosten	offen
VV-F5 5.351 Sarnen – Alpnach – Stansstad (bis Kantonsgrenze) / Route 4	
Beschrieb	<p>Für den Veloverkehr steht auf der Kantonsstrasse trotz hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs und der hohen Verkehrsmenge keine separate Infrastruktur zur Verfügung. Die Strecke soll in der Machbarkeitsstudie Veloverkehr 2021 / 2022 genauer betrachtet werden.</p> <p>Am Lopper entlang ist eine Lösung in Zusammenarbeit mit dem Kanton Nidwalden zu erarbeiten und realisieren. Die Trottoirs bzw. der Fusssteg sind heute in Anbetracht der vielen Velofahrenden knapp dimensioniert.</p>
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: Abhängig von den Massnahmen für den Alltagsverkehr (VV-A2) Umsetzung: Abhängig von den Massnahmen für den Alltagsverkehr (VV-A2)
Kosten	offen
VV-F6 5.352 Engelberg, Engelberg - Obermatt – Grafenort / Route 85	
Beschrieb	Der Zustand des Belags auf dieser Route ist teilweise schlecht. Auf dieser Strecke ist die genaue Linienführung zu überprüfen.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Kanton Nidwalden
Nächste Schritte	Planung: noch nicht definiert Umsetzung: noch nicht definiert
Kosten	offen

4.5 Fussverkehr

Das Kapitel Fussverkehr beinhaltet das folgende Massnahmenblatt:

FV-Allg Allgemeines	
Für das Fusswegnetz in den Gemeinden abseits der Kantonsstrassen sind die Gemeinden zuständig. Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen haben die Gemeinden einen kommunalen Fusswegnetzplan zu erarbeiten. Des Weiteren verfügt der Kanton über ein definiertes Wanderwegnetz.	
Übersicht Massnahmen	
FV-Allg1 Kommunale Fusswegnetzpläne	
Beschrieb	Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen sind von den Gemeinden auf Basis der Beilage 3 kommunale Fusswegnetzpläne zu erarbeiten und laufend zu aktualisieren. Darin sind die Schulwege prioritär zu behandeln und zusätzlich in einem separaten Plan darzustellen (Schulwegplan).
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Alle Gemeinden im Kanton Obwalden Beteiligte: Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend
Kosten	Umsetzung: CHF 20 000 bis 50 000 pro Gemeinde.
FV-Allg2 Wanderwegnetz	
Beschrieb	Das Wanderwegnetz ist gemäss dem kantonalen Richtplan für das Wanderwegnetz 2016 im Bestand zu erhalten und in ihrer Qualität laufend zu verbessern. Bei übergeordneten Strassen sind sichere Querungsmöglichkeiten sicherzustellen. Der Richtplan Wanderwege ist vollständig umsetzen, inkl. einem seeufernahen Wanderweg westlich des Sarnersees.
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinden Beteiligte: Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: laufend Umsetzung: laufend
Kosten	CHF 1.1 bis 5.2 Mio.

4.6 Mobilitätsmanagement

Das Kapitel Mobilitätsmanagement beinhaltet folgendes Massnahmenblatt

MM-Allg Allgemeines	
Mit den Massnahmen wird einerseits eine effiziente Abwicklung des Verkehrs und andererseits der Umstieg auf Fuss- und Veloverkehr sowie auf den ÖV gefördert.	
Übersicht Massnahmen	
MM-Allg1 Förderung Mobilitätsmanagement in Verwaltung, in verwaltungsnahen Betrieben, grösseren Unternehmen und weiteren grösseren Organisationen	
Beschrieb	Der Kanton Obwalden fördert die Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen in der öffentlichen Verwaltung, in grösseren Unternehmen und weiteren grösseren Organisationen. Dafür ist geplant, mit einem externen Partner zusammenzuarbeiten, der noch bestimmt werden muss. Als Basis hierfür dient die Beilage 4.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Gemeinden Beteiligte: externer Partner
Nächste Schritte	Planung: laufend Umsetzung: 2022–2023 – Initialisierung externer Partner
Kosten	Umsetzung: CHF 20 000 bis 50 000 (Kosten für externen Partner)
MM-Allg2 Förderung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen in grösseren Gebieten, Überbauungen und Arealen	
Beschrieb	Bei grösseren Bauvorhaben sind Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr gemäss der Beilage 5 umzusetzen.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Gemeinden, Unternehmen Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: laufend Umsetzung: laufend
Kosten	Umsetzung: CHF 5 000 bis 10 000
MM-Allg3 Mobilitätsmanagement im kant. Baugesetz verankern	
Beschrieb	Die Pflicht zur Erarbeitung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen soll im kant. Baugesetz verankert werden. Ab einer gewissen Grösse bzw. ab einer gewissen Anzahl an Arbeitsplätzen muss im Rahmen der Baubewilligung nachgewiesen werden, wie der verursachte Verkehr effizient abgewickelt werden kann.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: 2023 – Analyse und Erarbeitung Anpassungsvorschläge für Baugesetz
Kosten	Umsetzung – Analyse und Erarbeitung Anpassungsvorschläge für Baugesetz: ca. CHF 5 000

MM-Allg4 Mobilitätsmanagement in kommunaler Gesetzgebung verankern	
Beschrieb	Nach Anpassung des kant. Baugesetzes (siehe MM-Allg3) sind die Bau- und Zonenreglemente der Gemeinden entsprechend anzupassen.
Abhängigkeiten	MM-Allg3 Mobilitätsmanagement im kant. Baugesetz verankern
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: 2023 bis 2025
Kosten	Im Rahmen der vorhandenen Ressourcen

4.7 Kombinierte Mobilität

4.7.1 Überblick

Das Kapitel kombinierte Mobilität beinhaltet die folgenden Massnahmenblätter:

- KM-P+R: Umsteigepunkte öffentlicher Verkehr – Individualverkehr
- KM-F: Treffpunkte / Umsteigepunkte für Fahrgemeinschaften
- KM-Fa: Förderung von Fahrgemeinschaften allgemein

4.7.2 Umsteigepunkte öffentlicher Verkehr – Individualverkehr

KM-P+R Umsteigepunkte öffentlicher Verkehr - Individualverkehr	
Um die kombinierte Mobilität zu fördern, müssen optimale Bedingungen an den Umsteigepunkten geschaffen werden. Das Thema wurde vertieft betrachtet. Die Erkenntnisse der Abklärungen sind in der Beilage 1, Kapitel "Kombinierte Mobilität" zusammengefasst.	
Übersicht Massnahmen	
KM-P+R1 Hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestellen	
Beschrieb	Die Bushaltestellen sind bis 2023 unter Wahrung der Verhältnismässigkeit gemäss Bundesgesetzgebung hindernisfrei auszugestalten.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: laufend Umsetzung: bis Ende 2023
Kosten	(bei den Gemeinden bereits in Umsetzung)
KM-P+R2 Erhalten des Veloverleihs in Sarnen	
Beschrieb	Der bestehende Veloverleih in der Gemeinde Sarnen ist zu sichern und beizubehalten (NextBike).
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Sarnen Beteiligte: Zentralbahn
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: Koordination mit öffentlicher Ausschreibung in der Stadt Luzern sicherstellen (kurzfristig)
Kosten	-

KM-P+R3 Bahnhof Alpnach	
Beschrieb	<p>Die bestehende Veloabstellanlage ist in Abhängigkeit der Nachfrage auszubauen. Im Vergleich zur Anzahl der ein- und aussteigenden Personen ist die Abstellanlage eher zu knapp bemessen.</p> <p>Damit kein Überangebot an Veloabstellplätzen entsteht, ist die Situation laufend zu beobachten. Bei Auftreten von Engpässen ist eine Abstellanlage für leichte Zweiräder zu erstellen.</p>
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Alpnach Beteiligte: Zentralbahn
Nächste Schritte	<p>Planung: 2022 bis 2025</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laufende Beobachtung - Projektierung Veloabstellanlage <p>Umsetzung: 2025 bis 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ev. Umsetzung Projekt Veloabstellanlage
Kosten	<p>Planung: CHF 10 000 bis 20 000</p> <p>Umsetzung: CHF 20 000 bis 50 000</p>
KM-P+R4 Bahnhof Sarnen	
Beschrieb	<p>Beim Bahnhof Sarnen ist zu prüfen, ob die Veloabstellplätze auf der westlichen Seite optimaler (näher beim Bahnhofgebäude) platziert werden können. Gleichzeitig ist eine Erweiterung der bestehenden Anlage zu prüfen.</p> <p>Bezüglich des P+R für den MIV ist in einem ersten Schritt die heutige Auslastung zu prüfen und allfällige Fremdparkierung in den Nebenstrassen aufzunehmen bzw. zu lokalisieren. Zeigt die Untersuchung, dass die vorhandenen P+R-Parkplätze nicht ausreichen, sind bei der Berufs- und Weiterbildungszentrum weitere Parkplätze für das P+R (mit gleicher Gebührenregelung wie andere P+R-Parkplätze am Bahnhof) auszuscheiden.</p>
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Zentralbahn Beteiligte: Kanton Obwalden, Gemeinde Sarnen
Nächste Schritte	<p>Planung: 2022–</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projektierung Veloabstellplätze - Erhebungskonzept für Parkierung (MIV) rund um den Bahnhof Sarnen <p>Umsetzung: 2025 bis 2030 (abhängig vom Resultat der Massnahmenprüfung)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Projektierung Veloabstellplätze - Durchführung Erhebungskonzept für Parkierung (MIV)

Kosten	<p>Planung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Projektierung Veloabstellplätze: CHF 5 000 bis 10 000 – Erhebungskonzept für Parkierung (MIV) rund um den Bahnhof Sarnen: CHF 1 000 bis 5 000 <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung Projektierung Veloabstellplätze: CHF 20 000 bis 50 000 <p>Durchführung Erhebungskonzept für Parkierung (MIV): CHF 5 000 bis 10 000</p>
KM-P+R5 Bushaltestelle Kerns Post	
Beschrieb	Für den Umstieg vom Velo auf den Bus werden heute die Veloabstellplätze bei der Schule benutzt. Diese Abstellplätze sind jedoch nicht für diesen Zweck gedacht. Deshalb ist zu prüfen, ob in der Nähe der Bushaltestelle neue Veloabstellplätze erstellt werden können.
Abhängigkeiten	BGK Dorfkern Kerns
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Kerns Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: 2021 bis 2023 Umsetzung: offen (abhängig vom Resultat der Massnahmenprüfung)
Kosten	im Rahmen BGK Dorfkern Kerns
KM-P+R6 Bahnhof Lungern	
Beschrieb	<p>Die bestehende Veloabstellanlage ist in Abhängigkeit der Nachfrage auszubauen. Im Vergleich zur Anzahl der ein- und aussteigenden Personen ist die Abstellanlage eher zu knapp bemessen.</p> <p>Damit kein Überangebot an Veloabstellplätzen entsteht, ist die Situation laufend zu beobachten. Bei Auftreten von Engpässen ist eine Abstellanlage für leichte Zweiräder zu erstellen.</p>
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Lungern Beteiligte: Zentralbahn
Nächste Schritte	<p>Planung: 2022 bis 2025</p> <ul style="list-style-type: none"> – Laufende Beobachtung – Projektierung Veloabstellanlage <p>Umsetzung: 2025 bis 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung Projekt Veloabstellanlage
Kosten	Planung: CHF 10 000 bis 20 000 Umsetzung: CHF 20 000 bis 50 000

KM-P+R7 Bahnhof Engelberg	
Beschrieb	<p>Die bestehende Veloabstellanlage ist in Abhängigkeit der Nachfrage auszubauen. Im Vergleich zur Anzahl der ein- und aussteigenden Personen ist die Abstellanlage eher zu knapp bemessen.</p> <p>Damit kein Überangebot an Veloabstellplätzen entsteht, ist die Situation laufend zu beobachten. Bei Auftreten von Engpässen ist eine Abstellanlage für leichte Zweiräder zu erstellen.</p>
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	<p>Federführung: Gemeinde Engelberg Beteiligte: Zentralbahn</p>
Nächste Schritte	<p>Planung: 2022 bis 2025</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laufende Beobachtung - Projektierung Veloabstellanlage <p>Umsetzung: 2025 bis 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Projekt Veloabstellanlage
Kosten	<p>Planung: CHF 10 000 bis 20 000 Umsetzung: CHF 20 000 bis 50 000</p>

4.7.3 Treffpunkte / Umsteigepunkte für Fahrgemeinschaften (Berufspendelnde)

KM-F Treffpunkte / Umsteigepunkte für Fahrgemeinschaften (Berufspendelnde)

Die Möglichkeit zur Bildung von Fahrgemeinschaften wird im Kanton Obwalden schon rege genutzt. Die Nutzung der Parkplätze für Fahrgemeinschaften soll im bestehenden Rahmen fortgeführt werden. Neben den bereits als Umsteigepunkte genutzten Parkplätzen besteht eventuell weiteres Potential an zusätzlichen Orten. Ebenfalls können diese allenfalls mit einer anderen Nutzung kombiniert werden. Für diese Parkplätze sollen grundsätzlich keine Gebühren erhoben werden.

Das Thema wurde vertieft betrachtet. Die Erkenntnisse der Abklärungen sind in Beilage 1, Kapitel "Kombinierte Mobilität" zusammengefasst.

Übersicht Massnahmen

KM-F1 Grundlegende Abklärungen und Massnahmen

Beschrieb	Betreffend Parkplätze für die Fahrgemeinschaften sind die Zuständigkeiten zu klären (wer ist für welche Aufgabe zuständig etc.). Des Weiteren ist ein periodisches Monitoring durchzuführen, um die Auslastung der Parkplätze bzw. die Nachfrage abschätzen zu können. Bei einer starken Auslastung eines Parkplatzes sind gegebenenfalls Anpassungen an der Infrastruktur notwendig.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinden
Nächste Schritte	Planung: laufend <ul style="list-style-type: none"> - Definition Zuständigkeiten Umsetzung: laufend / abhängig vom Ergebnis Monitoring und Controlling <ul style="list-style-type: none"> - Periodisches Monitoring- und Controlling (Ausführung)
Kosten	Planung <ul style="list-style-type: none"> - Definition Zuständigkeiten: ca. CHF 3 000 - Erhebungskonzept Monitoring und Controlling: ca. CHF 5 000 Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> - Periodisches Monitoring- und Controlling (Ausführung): ca. CHF 10 000

KM-F2 Kommunikationsmassnahmen	
Beschrieb	Zur Förderung von Fahrgemeinschaften ist ein Kommunikationskonzept zu erarbeiten (Was wird wann und wie kommuniziert?)
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinden
Nächste Schritte	Planung: <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Kommunikationskonzept - Koordination mit KM-Fa1 (Kommunikation für Fahrgemeinschaften allgemein sicherstellen) Umsetzung: - <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Kommunikationskonzept
Kosten	Planung <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Kommunikationskonzept: CHF 5 000 bis 10 000 Umsetzung <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Kommunikationskonzept. ca. CHF 10 000 bis 20 000
KM-F3 Prüfung Standort bei A8 Vollanschluss Alpnach Süd	
Beschrieb	Nach Fertigstellung des Vollanschlusses Alpnach Süd ist zu prüfen, ob die Nachfrage nach einem Parkplatz für Fahrgemeinschaften beim Anschluss Alpnach Süd vorhanden ist. Dieser ist wenn möglich mit einer anderen Nutzung zu kombinieren.
Abhängigkeiten	MIV-N1 Ausbau Halbanschluss Alpnach Süd zu Vollanschluss
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Gemeinde Alpnach Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: 2025– <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Studie bezüglich Standort und Nachfrage Umsetzung: noch nicht definiert (abhängig vom Resultat der Massnahmenprüfung -> Bau- oder Kulturland)
Kosten	Planung: <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung Studie bezüglich Standort und Nachfrage: CHF 10 000 bis 20 000 Umsetzung: <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Standort CHF 20 000 bis 50 000
KM-F4 Parkplatz Sarnen Ei	
Beschrieb	Der Parkplatz Sarnen Ei ist für die Bildung von Fahrgemeinschaften weiterhin zu sichern.
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Gemeinde Sarnen Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend
Kosten	-

KM-F5 Parkplatz Sarnen Süd	
Beschrieb	Der Parkplatz Sarnen Süd (Jugendpavillon) ist für die Bildung von Fahrgemeinschaften zu sichern.
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Gemeinde Sarnen Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend
Kosten	-
KM-F6 Prüfung weiterer Standort beim A8-Anschluss Sarnen Nord im Rahmen Sanierung Polizeizentrum	
Beschrieb	Im Rahmen der Sanierung des Polizeizentrums ist zu prüfen, ob die Nachfrage für einen weiteren kleinern Parkplatz vorhanden ist realisiert werden könnte . Das Areal des Polizeizentrums wäre aufgrund seiner Nähe zum Anschluss Sarnen Nord optimal gelegen.
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: noch nicht definiert Umsetzung: noch nicht definiert (abhängig vom Resultat der Massnahmenprüfung)
Kosten	-
KM-F7 Giswil Zollhaus	
Beschrieb	Der Parkplatz Giswil Zollhaus ist für die Bildung von Fahrgemeinschaften weiterhin zu sichern.
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Gemeinde Giswil Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend
Kosten	-
KM-F8 Engelberg, Sporting Park	
Beschrieb	In Engelberg ist beim Sporting Park zu prüfen, ob die Nachfrage für einen Parkplatz zur Bildung von Fahrgemeinschaften besteht.
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Engelberg Beteiligte: Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: 2023 – Erarbeitung Studie bezüglich Standort und Nachfrage Umsetzung: noch nicht definiert
Kosten	Planung – Erarbeitung Studie bezüglich Standort und Nachfrage: CHF 5 000 bis 10 000.

4.7.4 Förderung von Fahrgemeinschaften allgemein

KM-Fa Förderung von Fahrgemeinschaften allgemein	
Neben den Fahrgemeinschaften von Berufspendelnden lohnt es sich, auch die Bildung von Fahrgemeinschaften im Allgemeinen zu fördern (via App).	
Übersicht Massnahmen	
KM-Fa1 Förderung von einer bestehenden App (Kommunikationsmassnahmen)	
Beschrieb	Zur Förderung von Fahrgemeinschaften via App unterstützt der Kanton, wenn sich die Möglichkeit ergibt, die Unternehmung mit Kommunikationsmassnahmen.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: -
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend
Kosten	CHF 2 000 bis 5 000
KM-Fa2 Bereitstellung von einzelnen Parkfeldern bei Bedarf	
Beschrieb	Bei Bedarf können als Unterstützung der App einzelne weitere Parkplätze zur Verfügung gestellt werden. Damit ein solcher Parkplatz ausgeschieden wird, muss eine konkrete Anfrage aus der Bevölkerung vorliegen.
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinden, Private
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend
Kosten	-

4.8 Tourismus und Freizeit

4.8.1 Überblick

Das Kapitel Tourismus und Freizeit beinhaltet die folgenden Massnahmenblätter:

- TF-Allg: Allgemeines
- TF-V: Massnahmen Tourismusgebiet

4.8.2 Allgemeines

TF-Allg Allgemeines	
Neben spezifischen Massnahmen pro Tourismusgebiet gibt es auch Massnahmen bzw. Vorgaben, die für alle Gebiete gelten.	
Übersicht Massnahmen	
TF-Allg1 Erarbeitung Mobilitätskonzept bei Ausbau / Veränderung Angebot	
Beschrieb	Bei einem Ausbau bzw. einer Veränderung eines Angebots für intensiven Tourismus ist in einem Mobilitätskonzept nachzuweisen, welche Auswirkungen auf den Verkehr zu erwarten sind, und mit welchen Massnahmen allfällige Probleme vermieden werden können.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Gesuchsteller, Gemeinden Beteiligte: Kanton Obwalden, Nachbarkantone, Tourismusorganisationen, Bundesamt für Verkehr
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: laufend
Kosten	-
TF-Allg2 Plafonierung der öffentlich zugänglichen Parkplätze bei Bergbahnen	
Beschrieb	Die Parkplätze bei den Bergbahnen sind gemäss Handlungsanweisung D5-2 im kantonalen Richtplan 2019 zu plafonieren. Saisonal verfügbare Parkplätze ("Notparkplätze") sind dabei einzurechnen.
Abhängigkeiten	Auftrag aus dem kantonalen Richtplan 2019
Zuständigkeit	Gemeinden Alpnach, Kerns und Engelberg
Nächste Schritte	Planung: - Umsetzung: 2022 - 2025
Kosten	offen
TF-Allg3 Einsatz eines Teils der Parkgebühren für Verkehrsmassnahmen	
Beschrieb	Ein Teil der Einnahmen aus den Parkgebühren kann einem Fonds zugewiesen werden, aus dem gewisse Verkehrsmassnahmen in Zusammenhang mit den Tourismusgebieten umgesetzt werden. Dabei sollen die bereits heute vertraglichen Vereinbarungen berücksichtigt werden.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinden Beteiligte: Kanton Obwalden, Tourismusorganisationen, Betreiber
Nächste Schritte	Planung: 2022 - Umsetzung: noch nicht definiert (abhängig von Ergebnis der Prüfung)
Kosten	offen

TF-Allg4 Aufbau eines kantonsweiten Verkehrsmanagement-Systems	
Beschrieb	In Zusammenarbeit mit dem ASTRA ist für das ganze Kantonsgebiet hinsichtlich des touristischen Verkehrs ein dynamisches Verkehrsmanagementsystem aufzubauen. Der Kanton Nidwalden bearbeitet das gleiche Thema mit dem ASTRA zurzeit unter Einbezug von Alpnachstad ebenfalls. Voraussichtlich sollen diverse Ein- und Ausfahrtsdosierungen 2023 auf dem Gebiet des Kantons Nidwalden eingeführt werden.
Abhängigkeiten	Resultate Bearbeitung Gebiet Kanton Nidwalden
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, ASTRA Beteiligte: Gemeinden
Nächste Schritte	Planung: 2022 - Umsetzung: offen
Kosten	offen

4.8.3 Massnahmen Tourismusgebiete

TF-V Massnahmen Tourismusgebiete	
In den Tourismusgebieten bestehen verschiedene Schwachstellen. Diese Schwachstellen sollen mit gezielten Massnahmen behoben bzw. entschärft werden.	
Übersicht Massnahmen	
TF-V1 Engelberg	
Beschrieb	<p>Für Engelberg werden die folgenden 9 Massnahmen zur Weiterverfolgung empfohlen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Plafonierung der öffentlich zugänglichen Parkplätze 2. Erhöhung der Parktarife auf CHF 8 und Schaffung eines Mobilitätsfonds 3. Erweiterung Skiexpress und Halbstundentakt 4. Verstärkung Busbetrieb 5. Attraktive Tarife im ÖV 6. Spezialangebote an Spitzentagen 7. Information Hotel- und Ferienwohnungsgäste 8. Informationen zur Verkehrssituation 9. Staumelder <p>Der Erarbeitungsprozess dazu und eine detaillierte Beschreibung der Ziele, Strategie und Massnahmen im Verkehr von und nach Engelberg finden sich in der Beilage 1 zu diesem Gesamtverkehrskonzept, im Kapitel Engelberg)</p>
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Engelberg Beteiligte: Kanton Obwalden (insbesondere bei ÖV-Förderung sowie Monitoring), Kanton Nidwalden, Bergbahnen
Nächste Schritte	Planung: 2021 - Umsetzung: noch nicht definiert
Kosten	offen
TF-V2 Alpnachstad	
Beschrieb	<p>Das ASTRA hat mit Baulinien langfristig den Ausbau der A8 gesichert (nicht vor 2040). Dabei würde eine grosse Anzahl an Parkplätzen der Pilatusbahnen (ca. 300 Parkplätze) wegfallen. Momentan ist vom ASTRA kein Ausbau geplant. Bei Aufnahme der Planung für den Ausbau ist entweder eine Ersatzlösung für die wegfallenden Parkplätze oder eine Kompromisslösung mit dem ASTRA zu suchen</p> <p>2020 wurde das Städerried testweise als Überlaufparkplatz genutzt. Diese Regelung soll nun langfristig eingeführt werden. Die Gemeinde Alpnach stimmt 2021 bereits über die Parkplatzgebühren ab. Ob noch weitere Massnahmen bezüglich der Überlaufparkierung notwendig sind, ist bei der Planung des Ausbaus der A8 zu vertiefen.</p>
Abhängigkeiten	Langfristig: Ausbau A8
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Alpnach Beteiligte: Kanton Nidwalden, Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: 2021 / noch nicht definiert Umsetzung: 2021 – 2022 / offen

Kosten	Kosten noch nicht bestimmt
---------------	----------------------------

TF-V3 Melchsee-Frutt

Beschrieb	<p>Für eine bessere Lenkung der Gäste, welche mit dem Auto anreisen, ist ein Leitsystem zu entwickeln, welches die Besuchenden frühzeitig über die Belegung der Parkplätze informiert (Informationen bereits auf übergeordneten Strassen). Dabei ist auch die heutige Praxis mit dem Schulhausplatz Kerns miteinzubinden.</p> <p>In Zusammenhang mit der langfristigen Planung (Verbindung der Wintersportgebiete Engelberg, Melchsee-Frutt und Hasliberg) sind die Parkgebühren aufeinander abzustimmen (keine zu grossen Unterschiede). Grundsätzlich sollen die Parkplätze das ganze Jahr bewirtschaftet werden.</p> <p>Für den «Überlaufparkplatz» sind Alternativen zu erarbeiten (Gefahr des Einsinkens bei auftauenden Böden). Es soll geprüft werden, ob allenfalls die Erstellung eines weiteren Parkhauses oder die «Befestigung» des heutigen Parkplatzes notwendig ist.</p>
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Sportbahnen Melchsee-Frutt Beteiligte: Grundeigentümer, Gemeinde, Kerns, Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Überprüfung: 2022 -2023 Umsetzung: noch nicht definiert (abhängig vom Ergebnis der Massnahmenprüfung)
Kosten	Planung: CFH 50 000 bis 100 000 Realisierung: CHF 1 Mio. bis 5 Mio.

TF-V4 Langis

Beschrieb	<p>Das ÖV-Angebot soll ab 2022 am Wochenende verbessert werden: Neu sollen den Gästen 6 Verbindungen in einem regelmässigen 2h-Takt zur Verfügung stehen. Für 2024 wird geprüft, ob am Morgen und am Nachmittag zusätzliche Verdichtungskurse angeboten werden können (siehe auch ÖV-GB3 Linie 60.344 Sarnen – Stalden – (Langis)).</p> <p>In Stalden ist eine Überlaufparkierung zu prüfen (inkl. Anzeige mit Information in Echtzeit zur Parkplatzbelegung). Damit einhergehend sind aber zusätzliche Massnahmen im Bereich des ÖV nötig (z.B. Prüfen eines zusätzlichen Shuttlebuses).</p>
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Verein Langis , Gemeinde Sarnen Beteiligte: Kanton Obwalden
Nächste Schritte	Planung: 2021 - Umsetzung: 2022 / 2024 / noch nicht definiert (abhängig vom Ergebnis der Massnahmenprüfung)
Kosten	offen

TF-V5 Mörlialp	
Beschrieb	<p>Bezüglich der Busverbindung soll geprüft werden, ob diese besser auf die Buslinie von Luzerner Seite abgestimmt werden kann und gleichzeitig einen guten Anschluss in Giswil gewährleisten wird.</p> <p>Die Parkplätze sollen wie in den anderen touristischen Gebieten mittels Parkuhr bewirtschaftet werden.</p>
Abhängigkeit	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden, Gemeinde Giswil Beteiligte: -
Nächste Schritte	Massnahmenprüfung: 2022 Umsetzung: noch nicht definiert (abhängig vom Ergebnis der Massnahmenprüfung)
Kosten	offen

4.9 Umsetzungsplanung / Monitoring und Controlling

Das Kapitel Monitoring und Controlling beinhaltet folgendes Massnahmenblatt:

UMC-Allg Allgemeines	
Weitere Erläuterungen zur Umsetzungsplanung sowie zum Monitoring und Controlling sind in Kapitel 5 und 6 zu finden.	
Übersicht Massnahmen	
UMC-Allg1 Umsetzungsplanung	
Beschrieb	Auf Basis der Gesamtverkehrskonzepts Obwalden ist eine rollende Umsetzungsplanung zu erarbeiten, welche regelmässig aktualisiert wird.
Abhängigkeiten	
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinden, Weitere
Nächste Schritte	Planung: 2022– Umsetzung: laufend – Jährliche Aktualisierung
Kosten	Umsetzung – Jährliche Aktualisierung: CHF 2 000 bis 5000
UMC-Allg2 Umsetzungscontrolling	
Beschrieb	Es ist periodisch zu überprüfen und festzuhalten, welche Massnahmen bereits in Planung bzw. umgesetzt wurden. Dafür ist zweijährlich ein Reporting zu erstellen.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinden, Bergbahnen, etc.
Nächste Schritte	Planung: 2022– Umsetzung: laufend – Aufbau Reporting (einmalig) – Durchführung Reporting (alle zwei Jahre)
Kosten	Umsetzung – Aufbau Reporting: CHF 2 000 bis 5000 – Durchführung Reporting (alle zwei Jahre): CHF 5 000 bis 10 000

UMC-Allg3 Wirkungscontrolling	
Beschrieb	Um die Wirkung der umgesetzten Massnahmen zu überprüfen (Verkehrsmittelwahl, Zufriedenheit der Bevölkerung etc.), ist ein regelmässiges Monitoring und Controlling zwingend. Für dieses ist in einem ersten Schritt ein Konzept zu erstellen.
Abhängigkeiten	-
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Obwalden Beteiligte: Gemeinden
Nächste Schritte	Planung: 2022– – Erstellung Monitoring- und Controllingkonzept Umsetzung: laufend – Durchführung Monitoring- und Controllingkonzept
Kosten	Planung – Erstellung Monitoring- und Controllingkonzept: CHF 10 000 bis 50 000 Umsetzung – Durchführung Monitoring- und Controllingkonzept CHF 20 000 bis 50 000

5. Umsetzungsplanung und Monitoring und Controlling

5.1 Umsetzungsplanung

Die rollende Umsetzungsplanung ermöglicht als Führungsinstrument eine Gesamtsicht auf die durch das Gesamtverkehrskonzept Obwalden initiierten Massnahmen (vgl. Kapitel 4), deren Koordination untereinander sowie mit weiteren Massnahmen oder Drittprojekte, die in einem Zusammenhang dazu stehen.

Als Basis für die rollende Umsetzungsplanung sind relevant:

- Nächste Schritte: Die im Gesamtverkehrskonzept Obwalden definierten Zeiträume geben einen Hinweis auf die Dringlichkeit der Massnahmen.
- Kosten: Die Kosten für die jeweiligen Massnahmen sind massgebend für den Umsetzungszeitpunkt (Finanzplanung Kanton und Gemeinden). Die Kosten für die einzelnen Massnahmen können im Gesamtverkehrskonzept Obwalden je nach Massnahme nur rudimentär mit einer Kostengenauigkeit von 30 % bis 50 % abgeschätzt werden, da es für die Bestimmung der Kosten Machbarkeitsstudien bzw. Vorprojekte benötigt.
- Übergeordnete Rahmenbedingungen / weitere Massnahmen, Drittprojekte: Wenn Massnahmen von Drittprojekten abhängig sind, ist die Planung und Umsetzung aufeinander abzustimmen.

Die Einschätzungen in Kapitel 4 entsprechen dem aktuellen Wissensstand und sind laufend zu überprüfen. In Beilage 11 ist die Umsetzungsplanung als Tabelle ersichtlich.

5.2 Monitoring und Controlling

5.2.1 Definition und Inhalte

Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden enthält im Kern ein umfassendes Massnahmenkonzept, welches definierten Zielen und Strategien folgt. Der Wert des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden ist schliesslich daran zu messen, welche Massnahmen daraus realisiert und welche Wirkung damit erzielt wird.

Die Begriffe Monitoring und Controlling beziehen sich auf die systematische Beobachtung, Beurteilung und Lenkung der angestrebten Entwicklung, d. h. der angestrebten Wirkung der Massnahmen. Das Monitoring stellt die erforderliche Daten- und Wissensbasis sicher, das Controlling ist die Beurteilung der Zielerreichung und das Ergreifen allfällig erforderlichen Lenkungsmassnahmen.

Die Umsetzung dazu erfolgt auf zwei Ebenen:

- Umsetzungscontrolling
Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden basiert auf dem kantonalen Richtplan 2019 und konkretisiert dessen Stossrichtungen in Form von Zielen, Strategien und Massnahmen auf konzeptioneller Ebene. Mit dem Gesamtverkehrskonzept Obwalden wird somit einer der zentralen Aufträge des Richtplans umgesetzt.
Die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden wiederum besteht darin, die einzelnen Massnahmen zu konkretisieren (Planung, Projektierung), die erforderlichen Verfahren zu durchlaufen und schliesslich umzusetzen. Die Umsetzungsplanung ist das Führungs- und Koordinationsinstrument dazu.
- Wirkungscontrolling
Die reale Wirkung der umgesetzten Massnahmen soll im Rahmen des Wirkungs-Controllings mitverfolgt und beurteilt werden. Der Massstab zur Beurteilung bilden die Ziele und Strategien sowie die im Rahmen der einzelnen Massnahmen weitergehenden Konkretisierungen dazu. Das Wirkungs-Controlling soll insbesondere auch die Wirkungszusammenhänge der verschiedenen Massnahmen einbeziehen.

Der Prozess Monitoring & Controlling ist schematisch wie folgt zusammengefasst.

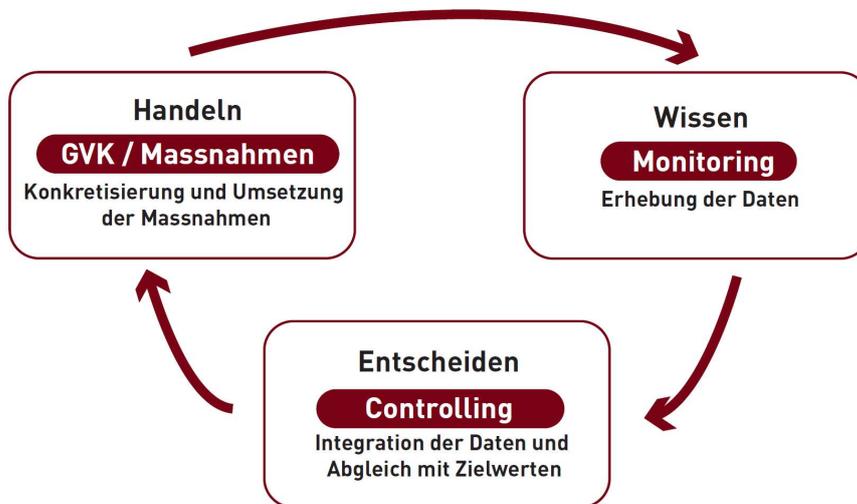


Abbildung 8: Ablauf Monitoring & Controlling

Für das Wirkungscontrolling ist eine aussagekräftige Datenbasis im Rahmen des Monitorings zentral.

- Basis-Monitoring
Ein Monitoring der Entwicklung aller Verkehrsmittel stellt die Basis für das Wirkungs-Controlling dar. Die periodischen Erhebungen des Strassenverkehrs sind bereits etabliert. Die Erhebung der Fahrgastentwicklung und der Zufriedenheit der Fahrgäste im ÖV ist bei den Transportunternehmen ebenso bereits gängige Praxis. Diese Daten stehen allerdings nicht automatisch frei zur Verfügung. Der Veloverkehr wird erst punktuell erhoben. Repräsentative flächige Erhebungen zum Fussverkehr sind generell schwierig und fehlen bisher. Für das Basis-Monitoring über die Entwicklung der Verkehrsmittel kann auf bestehenden Datenerfassungen aufgebaut werden. Entsprechend der spezifischen Aufgabenstellung des Wirkungs-Controllings kann diese Basis ergänzt und systematisiert werden. Neben quantitativen Daten sind auch qualitative Informationen aussagekräftig. So können analog zum ÖV auch periodische Befragungen von weiteren Verkehrsteilnehmenden wertvolle Hinweise liefern.
- Monitoring für weitere spezifische Fragestellungen
Neben dem Basis-Monitoring zur allgemeinen Entwicklung der Verkehrsträger ist für jede weitere Massnahme gemäss Gesamtverkehrskonzept Obwalden ein spezifisches Monitoring anzustreben. So ist beispielsweise naheliegend, dass für die Herausforderung des Tourismusverkehrs im Engelbergertal nebst der Mengenentwicklung "Strasse und Schiene" auf der Talachse auch weitere Aspekte zur Beurteilung der Wirksamkeit der ergriffenen Massnahmen erwogen werden müssen. Dies können periodische Erfassungen von Staubildungen, die Auslastung der Parkierungen und die Ganglinien der Ein- und Ausfahrten und weitere Aspekte sein.

Die Konkretisierung und Einführung des Monitorings und Controllings stellt in sich eine wichtige Massnahme im Rahmen der Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden dar. Zu klären sind die spezifischen Prozesse für die beiden Controlling-Ebenen inkl. Methodik und Indikatoren, Zuständigkeiten, Finanzierung usw.

5.2.2 Indikatorenkatalog für Erarbeitung des Monitoring- und Controllingkonzepts

Folgend sind die zu erhebenden Indikatoren für das Monitoring- und Controllingkonzept, die zu erarbeitenden dazugehörigen Instrumente bzw. Grundlagen sowie der Erhebungsrhythmus aufgelistet.

Indikator	Instrument / Grundlage	Bemerkungen
Anz. Ladestationen	Übersichtsplan mit Verortung der Ladestationen inkl. Liste	Information durch Gemeinden an Kanton alle zwei Jahre / Erhebung Anzahl Ladestationen auf den Grundstücken des Kantons
Anz. Unfälle	Konzept für Unfallauswertung	<ul style="list-style-type: none"> • Unfallschwerpunkte oder alle Orte mit Unfallhäufungen. Rhythmus: Alle 3 bis 5 Jahre • Prioritär Unfälle mit Verletzten, bei Beteiligung von Fuss- und Veloverkehr etc.
Anz. Motorfahrzeuge auf ausgewählten Strassenabschnitten, Geschwindigkeiten	Konzept für Erhebung / Auswertung Verkehrszahlen	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung Messnetz; aufbauend auf dem bestehenden Messstellennetz sind bei Bedarf weitere Messstellen zu definieren • Aufnahme weiterer, für die Zielerreichung relevanter Strassenabschnitte, auf denen neu auch Zählungen stattfinden sollen.
Anz. Velos auf ausgewählten Strassenabschnitten	Konzept für Erhebung / Auswertung Verkehrszahlen	Insgesamt ist ein dichtes Netz mit Messstellen zu realisieren. Um den Modalsplit ableiten zu können, ist mindestens an denselben Orten wie der motorisierte Verkehr zu erheben. Zusätzlich ist ebenfalls auf den separaten (Fuss-) und Radwegen der Veloverkehr zu zählen. Wichtig ist ein dichtes Netz mit Messstellen sowohl inner- als auch ausserorts, an denen Daten zur Evaluation der Zielerreichung erhoben werden können.
Anz. bewirtschaftete und nicht bewirtschaftete öffentlich zugängliche Parkfelder	Übersichtsplan mit Verortung der Parkfelder inkl. Liste (Infos zur zeitlichen und finanziellen Bewirtschaftung)	Information durch Gemeinden an Kanton alle 2 Jahre / Erhebung öffentlich zugängliche Parkfelder auf den Grundstücken des Kantons
Anteil Busse mit alternativen Antrieben	Liste	Information durch Busbetriebe an Kanton alle 2 Jahre

Indikator	Instrument / Grundlage	Bemerkungen
Anz. ÖV-Fahrgäste (inkl. Zusatzangeboten)	Konzept für Auswertung Fahrgastzahlen	Kennzahlen: <ul style="list-style-type: none"> • Einsteigende Fahrgäste • Querschnittsbelegungen • Personenkilometer Datengrundlage wird durch ÖV-Betriebe bereitgestellt. Neben der Belegung unter der Woche ist auch die Belegung an den Wochenenden bezüglich der Tourismusgebiete zu erheben.
Anz. neu erstellte öffentlich zugängliche Veloabstellplätze und Pumpstationen	Übersichtsplan mit Verortung der öffentlich zugänglichen Veloabstellplätzen und Pumpstationen	Information durch Gemeinden an Kanton alle 2 Jahre / Erhebung Anzahl Veloabstellplätzen und Pumpstationen auf den Grundstücken des Kantons
Anz. behobener Schwachstellen auf Freizeittrouten	Übersichtsplan mit Verortung der Schwachstellen (Unterscheidung der behobenen und noch zu behehenden Schwachstellen) inkl. Liste	Information durch Gemeinden an Kanton alle 2 Jahre (für Werke unter Zuständigkeit der Gemeinden) / Bilanz für Schwachstellen auf Grundstücken des Kantons
Anteil der hindernisfreien Bushaltestellen	Liste mit Übersicht der Bushaltstelle, welche noch saniert bzw. schon saniert sind	Information durch Gemeinden an Kanton alle 2 Jahre
Nachfrage nach Veloabstellplätzen	Monitoring- und Controllingkonzept an den Bahnhöfen	Relevant für die folgenden Standorte: <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof Alpnach • Bahnhof Sarnen • Bushaltestelle Kerns Post • Bahnhof Lungern • Bahnhof Engelberg
Nachfrage nach Abstellplätzen für Personenwagen bei Parkplätzen mit Fahrgemeinschaften	Monitoring- und Controllingkonzept für Parkplätze für Fahrgemeinschaften	Relevant für die folgenden Standorte: <ul style="list-style-type: none"> • Allfälliger Parkplatz Alpnach Süd • Parkplatz Sarnen Ei • Parkplatz Sarnen Süd • Allfälliger Parkplatz A8-Anschluss Sarnen Nord • Parkplatz Giswil Zollhaus • Allfälliger Parkplatz Engelberg Sporting Park
Anz. Einzelne Parkplätze zur Förderung von Fahrgemeinschaften	Übersichtsplan mit Verortung der Parkfelder inkl. Liste	Information durch Gemeinden an Kanton alle 2 Jahre / Erhebung Parkfelder auf den Grundstücken des Kantons

Indikator	Instrument / Grundlage	Bemerkungen
Anzahl und Belegung Parkplätze in Tourismusgebieten	<p>Monitoring- und Controllingkonzept für Parkplätze in Tourismusgebieten (Zählung zu verschiedenen Zeiten)</p> <p>Dokument mit Übersicht der zeitlichen und finanziellen Bewirtschaftung</p>	Information durch Gemeinden und Tourismusgebieten an Kanton alle 2 Jahre / Erhebung Parkfelder auf den Grundstücken des Kantons
Befragung bezüglich Verkehrsmittelwahl und Zufriedenheit der Besuchenden der Tourismusgebiete	Fragebogen mit Fragen unter anderem zur Verkehrsmittelwahl, Wohnort und Zufriedenheit mit Angeboten bezüglich Verkehrsmittel	Befragung alle 5 Jahre an den jeweiligen Tourismusorten / Übergabe der ausgefüllten Fragebogen an den Kanton / Auswertung durch den Kanton
Befragung zur allgemeinen Zufriedenheit der Bevölkerung bezüglich der Infrastruktur, Verkehrsmittelwahl etc.	Fragebogen mit Fragen unter anderem zur Zufriedenheit der Infrastruktur und Mobilitätsangeboten, zur Verkehrsmittelwahl, Wohnort und Zufriedenheit mit Angeboten bezüglich Verkehrsmittel sowie der Verkehrsmittelwahl etc.	Befragung alle 5 Jahre durch Kanton mit Unterstützung der Gemeinden

6. Glossar

Alltagsverkehr	Alltagsverkehr findet im gewohnten Umfeld statt und beinhaltet neben Fahrten zu Arbeit und Ausbildung auch Einkaufsfahrten.
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
Ausnahmetransportroute	Strassen, die auf höhere Grenzwerte hinsichtlich Fahrzeugabmessungen dimensioniert werden als in der Verkehrsverordnung verankert. Die Routen sind erforderlich für den Transport von grossen unteilbaren Lasten.
BAV	Bundesamt für Verkehr
Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3)
BIF	Bahninfrastrukturfonds, über den der Betrieb und Unterhalt, die Erneuerung und Modernisierung sowie der weitere Ausbau der Eisenbahninfrastruktur finanziert werden. Die für den Fonds erforderlichen Mittel stammen aus verschiedenen Quellen, u. a. aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und Kantonsbeiträgen.
Dreiviertelanschluss	Es handelt sich um einen nicht voll ausgebauten Autobahnanschluss. Gegenüber einem Vollanschluss ist die Zu- oder Wegfahrt in einer Richtung nicht möglich.
Fahrgemeinschaft	Es handelt sich um das gemeinsame Zurücklegen eines Weges von zwei oder mehr Personen mit einem einzigen Auto. Entweder wird der gesamte Weg gemeinsam zurückgelegt oder die einzelnen Personen reisen von verschiedenen Abgangsorten (z. B. ihren Wohnorten) mit dem eigenen Fahrzeug zu einem ausgewiesenen Umsteigepunkt, stellen dort die „überzähligen“ Fahrzeuge ab und reisen gemeinsam in einem Fahrzeug zu ihrem Zielort (z. B. Arbeitsort in der Stadt).
Freizeitverkehr	Freizeitverkehr findet ausserhalb von Arbeit und Ausbildung statt und umfasst sowohl Aktivitäten im Alltag als auch Ausflüge am Abend oder am Wochenende.
Führungsprinzip	Mischung oder Trennung von Veloverkehr und / oder Fussverkehr mit dem restlichen Verkehr
Fusswegnetzplan	Behördenverbindlicher Plan, auf dem das Fusswegnetz sowie die Netzlücken eingetragen sind; es handelt sich um einen Bestandteil der Fusswegnetzplanung (vgl. Beilage 3)
Halbanschluss	Es handelt sich um einen nicht voll ausgebauten Autobahnanschluss. Gegenüber einem Vollanschluss fehlen je eine Zu- und Wegfahrt oder es ist nur die Zu- oder Wegfahrt möglich. Ein Beispiel hierfür ist der Anschluss Alpnach Süd, bei dem die Zufahrt auf die Autobahn nur für die Fahrt nach Süden möglich ist und umgekehrt die Autobahn nur von Süden herkommend verlassen werden kann.

Intermodalität	Der Begriff ist als Synonym zu kombinierter Mobilität zu verstehen und drückt die Kombination verschiedener Verkehrsmittel zum Zurücklegen eines Wegs aus, z. B. Auto (Fahrt vom Wohnort zum Bahnhof) und Bahn (Fahrt zum Arbeitsplatz).
Kernfahrbahn	Als Kernfahrbahn wird eine zwischen Velostreifen verlaufende Verkehrsfläche innerorts bezeichnet, auf der ein Kreuzen von Motorfahrzeugen teilweise nicht möglich ist. Auf eine Markierung der Mittellinie muss daher verzichtet werden.
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Velo...	Gemäss VSS / SVG als "Rad..." bezeichnet
Veloalltagsverkehr	Alltagsverkehr findet im gewohnten Umfeld statt und beinhaltet auch alltägliche Freizeit- oder Einkaufsfahrten. Alltagsrouten für den Veloverkehr werden möglichst direkt geführt, werden auch im Winter und nachts genutzt und sind deshalb meist auf oder nahe den Hauptstrassen angelegt
Velofreizeitverkehr	Der Freizeitverkehr findet ausserhalb des gewohnten Umfelds statt, z.B. auf Mehrtagesreisen, Tagesausflügen oder Trainingsfahrten. Freizeitrouten werden in landschaftlich attraktiver Umgebung geführt.
Veloroute	Velorouten verbinden und erschliessen Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des ÖV, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen
Veloweggesetz	Bundesgesetz über die Velowege (SR 725.41)
Veloroutennetz	Zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrende mit den entsprechenden Infrastrukturen. Veloroutennetze umfassen Strassen, Strassen mit Radstreifen, Velobahnen, Radwege, Wege, Veloparkierungsanlagen
Verkehrsmanagement	Bauliche und betriebliche Massnahmen zur Verflüssigung des MIV und zur Priorisierung des ÖV an Knoten und auf der Strecke. Ein Beispiel ist die Dosierung des Verkehrs auf dem Strassennetz zum Vermeiden von Staus an kritischen Stellen z. B. in Ortszentren, auf Strecken mit Buslinien und bei Autobahnausfahrten oder die Erstellung einer Busspur.
Vollanschluss	Es handelt sich um einen voll ausgebauten Autobahnanschluss, bei dem die Zu- und Wegfahrt in allen Richtungen möglich ist. Ein Beispiel hierfür ist der Autobahnanschluss Sarnen Süd.
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
Wildtierquerung	Überdeckung von Verkehrswegen wie Autobahnen mit dem Zweck, die durch die Verkehrswege zerschnittenen Lebensräume der Wildtiere zu verbinden