



# **Bericht des Regierungsrats zum Gesamtverkehrskonzept Obwalden**

9. November 2021

Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht des Regierungsrats zum Gesamtverkehrskonzept Obwalden mit dem Antrag, auf die Vorlage einzutreten.

Im Namen des Regierungsrats  
*Landammann: Daniel Wyler*  
*Landschreiberin: Nicole Frunz Wallimann*

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>3</b>
<b>I. Ausgangslage</b> .....	<b>4</b>
1. Auftrag .....	4
2. Ziel .....	4
3. Stellenwert und Bezug zu anderen Planungsinstrumenten .....	5
4. Projektorganisation und Projektabwicklung.....	6
<b>II. Gesamtverkehrskonzept Obwalden</b> .....	<b>7</b>
5. Aufbau und Übersicht .....	7
6. Inhalte.....	8
6.1 Analyse (Kapitel 2).....	8
6.2 Ziele und Strategie (Kapitel 3) .....	8
6.3 Massnahmen (Kapitel 4).....	9
6.4 Umsetzungsplanung und Monitoring und Controlling (Kapitel 5) .....	9
7. <b>Beilagen</b> .....	<b>9</b>
7.1 Vertiefungen (Beilage 1) .....	9
7.2 Planungshilfen (Beilagen 2 bis 5) .....	10
7.3 Netzpläne und Massnahmenpläne (Beilagen 6 bis 10).....	10
7.4 Umsetzungsplanung (Beilage 11) .....	10
<b>III. Fazit und weiteres Vorgehen</b> .....	<b>10</b>

## **Zusammenfassung**

*Im kantonalen Richtplan 2019 ist die Erarbeitung eines kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes vorgesehen. Der Regierungsrat verfolgt damit das Ziel, die Mobilität im Kanton koordiniert, sicher und ressourcenschonend weiterzuentwickeln.*

*Mit dem vorliegenden Gesamtverkehrskonzept Obwalden werden die Grundlagen zur Verkehrssituation gesamtheitlich dargestellt. Die über 100 Massnahmen aus den Bereichen motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Veloverkehr, Fussverkehr, Mobilitätsmanagement, kombinierte Mobilität sowie Tourismus und Freizeit umfassen zahlreiche konkrete Vorhaben zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrs. Das Konzept dient der Setzung von Prioritäten und der Klärung von Zuständigkeiten. Nebst der Umsetzungsplanung enthält der Bericht auch Massnahmen zum Monitoring und Controlling.*

*Neben dem Alltagsverkehr spielt der Tourismus- und Freizeitverkehr eine wichtige Rolle. Handlungsbedarf besteht insbesondere bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie bei der Erschliessung der Tourismusgebiete. Wichtige Massnahmen im Gesamtverkehrskonzept Obwalden umfassen die siedlungsverträgliche Neugestaltung der Ortsdurchfahrten, den gezielten Ausbau der Veloinfrastruktur, die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs inklusive eines behindertengerechten Ausbaus der Bushaltestellen und ein Mobilitätsmanagement in grösseren Unternehmen. Mit geeigneten Massnahmen sollen die Erreichbarkeit der Tourismusgebiete gesichert und die damit zusammenhängenden Verkehrsprobleme angegangen werden.*

*Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden stellt damit ein wichtiges Instrument für die gesamtheitliche Planung von Verkehrsmassnahmen und die Koordination zwischen den kantonalen Stellen, den Gemeinden, den Nachbarkantonen, dem Bund und weiteren Organisationen im Verkehrsbereich dar. Es enthält ausserdem wichtige Grundlagen und Planungshilfen für die weitergehende Konkretisierung der Massnahmen.*

*Den Gemeinden dient das Gesamtverkehrskonzept Obwalden als Grundlage für die anstehende Erarbeitung der Masterplanungen und Nutzungsplanrevisionen dar.*

*Die Erarbeitung erfolgte in den Monaten Juli 2020 bis September 2021 unter Federführung des Bau- und Raumentwicklungsdepartements. Neben den betroffenen kantonalen Stellen wirkten Gemeinden, Nachbarkantone, der Bund, Transportunternehmen sowie diverse Fachorganisationen aus dem Bereich Verkehr bei der Erarbeitung mit. Für das Engelbergertal wurde eine eigene Projektgruppe mit allen relevanten Anspruchsgruppen gebildet. Zwischen April und September 2021 fand eine schriftliche Stellungnahme und anschliessende Bereinigung des Berichts und der Beilagen statt.*

## I. Ausgangslage

### 1. Auftrag

Der Auftrag zur Erarbeitung eines kantonalen Gesamtverkehrskonzepts ist im kantonalen Richtplan 2019 in der Raumentwicklungsstrategie (Kapitel B) und im Kapitel Verkehr (Kapitel D) festgehalten. Er lautet wie folgt (Handlungsanweisung D1-1): „Der Kanton erstellt innerhalb der nächsten fünf Jahre in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen (insbes. 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.“

Neben dem Auftrag werden zudem in Kapitel B5.3 drei strategische Stossrichtungen als richtungsweisende Festlegungen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Obwalden festgelegt:

B5.3-1: Der Kanton stimmt Verkehr und Siedlung aufeinander ab. 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: Das Fuss- und Velowegnetz sollen gezielt ausgebaut und der öffentliche Verkehr innerhalb des Kantons sowie zu den ausserkantonalen Zentren und zu den touristischen Schwerpunktgebieten stetig optimiert werden.

B5.3-3: Die Weiterentwicklung des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs soll nach den Grundsätzen «vermeiden - verlagern - verträglich gestalten» erfolgen.

Eine besondere Stellung kommt dem Tourismus und der Freizeit zu, insbesondere der Situation im Engelbergertal. Einerseits enthält der kantonale Richtplan 2019 konkret die Anweisung an die Einwohnergemeinde Engelberg, das bestehende Parkplatzangebot zu plafonieren. Andererseits wird dem Kanton in Handlungsanweisung D2-5 der Auftrag erteilt, in Zusammenarbeit mit allen wichtigen Stakeholdern (Gemeinde, Bergbahnen, Transportunternehmen, Tourismusorganisation etc.) ein Konzept zu erarbeiten, das Massnahmen zur Erhaltung der Erreichbarkeit von Engelberg und zur Umsetzung der strategischen Stossrichtungen enthält.

Anfang April 2020 erteilte der Regierungsrat den Projektauftrag für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden.

### 2. Ziel

Obwalden ist gut an das übergeordnete Strassen- und Schienennetz angebunden. Auf der Strasse wird das Sarneraatal durch die A8 und Engelberg durch die Hauptstrasse optimal erschlossen. Häufige Stausituationen beschränken sich auf die touristischen Gebiete in der Hochsaison sowie die A8 am Lopper bzw. die A2 in der Agglomeration Luzern. Die Zentralbahn und die Postautobetriebe bedienen alle Dörfer in Obwalden mit dem öffentlichen Verkehr. Neben dem Arbeits- und Bildungsverkehr stellt der Freizeit- und Tourismusverkehr sowohl im Sarneraatal als auch im Engelbergertal einen wesentlichen Anteil der Mobilität dar. Die Brünigstrecke erfüllt neben der Erschliessung des Sarneraats eine wichtige Funktion als Transitverbindung Luzern-Interlaken.

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept Obwalden dient der Bereitstellung von Grundlagen sowie der Setzung von Prioritäten und der Klärung von Zuständigkeiten für Massnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr. Ausserdem enthält es mit über 100 Massnahmen auch umfangreiche konkrete Vorhaben zur zukünftigen Entwicklung des Verkehrs. Das Gesamtverkehrskonzept stellt damit ein wichtiges Instrument für die Führung und die Koordination zwischen den

kantonalen Stellen, den Gemeinden, den Nachbarkantonen, dem Bund und weiteren Organisationen im Verkehrsbereich dar. Es enthält ausserdem wichtige Grundlagen und Planungshilfen für die weitergehende Konkretisierung der Massnahmen.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept Obwalden verfolgt der Regierungsrat das Ziel, die Mobilität im Kanton koordiniert, sicher und ressourcenschonend weiterzuentwickeln.

### 3. Stellenwert und Bezug zu anderen Planungsinstrumenten

Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden ist eine wichtige fachliche Grundlage, aber weder behörden- noch eigentümerverschrieben. Es wird vom Regierungsrat festgelegt und dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme vorgelegt (Art. 4 Bst. c und Art. 3 Bst. a Baugesetz [BauG; GDB 700.1]).

Das Konzept bezieht sich auf den Zeithorizont bis 2040. Eine detaillierte Zeitplanung für die Umsetzung der Massnahmen findet sich einerseits in den Massnahmenblättern im Hauptbericht, andererseits in der Übersicht in Beilage 11. Einzelne Massnahmen des Konzeptes können direkt im Rahmen der Aufgaben- und Finanzplanung von Kanton und Gemeinden umgesetzt werden. Zudem zeigt das Gesamtverkehrskonzept punktuellen Ergänzungs- und Anpassungsbedarf von Gesetzen, Reglementen und Erlassen auf.

Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden dient der Weiterentwicklung des Richtplans, d.h. das Gesamtverkehrskonzept stellt die Grundlage dar für eine zukünftige Überarbeitung des Kapitels D „Verkehr“ im kantonalen Richtplan 2019 (Art. 6 Raumplanungsgesetz [RPG; SR 700] und Art. 4 Raumplanungsverordnung [RPV; SR 700.1] i.V.m. Art. 10 BauG).

Das Gesamtverkehrskonzept schliesst auch an diverse bestehende Planungen an bzw. ist koordiniert mit in Erarbeitung befindlichen Planungen auf nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene. Namentlich handelt es dabei um:

- Richtplan für das kantonale Wanderwegnetz 2016;
- vorhandene Planungen in den Tourismusgebieten;
- Planungen zum Veloverkehr (insbesondere Radroutenkonzept 1996, vgl. Hinweise unten)  
Das kantonale Velowegnetz war bisher im Radroutenkonzept 1996 abgebildet. Dieses Konzept wurde 1996 vom Kantonsrat zur Kenntnis genommen und diente als Grundlage für die Erarbeitung der entsprechenden Teile im Gesamtverkehrskonzept und wird nun durch dieses abgelöst. Dieses Vorgehen ermöglicht eine Gesamtsicht auf die Planung für verschiedene Verkehrsmittel und stellt die notwendige Koordination sicher. Die Projektierung, Planung und Ausführung von konkreten Bauprojekten für neue Veloverbindungen wird über das Kantonsstrassenprogramm (siehe unten) sichergestellt;
- Gesamtverkehrskonzept Nidwalden (in Erarbeitung);
- Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation (Juni 2021);
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberland-Ost 2021 (Februar 2021);
- Allfälliges künftiges Agglomerationsprogramm Obwalden  
Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden stellt zudem eine Voraussetzung für ein allfälliges Agglomerationsprogramm dar, welches gemäss Agglomerationspolitik des Bundes im Kanton Obwalden für die Gemeinde Sarnen möglich ist. Im Rahmen eines Agglomerationsprogrammes kann der Bund wichtige Verkehrsprojekte mit bis zu 50 Prozent der Investitionskosten unterstützen;
- Energie- und Klimakonzept Obwalden 2035 (in Erarbeitung auf Fachebene);
- Sachplan Verkehr des Bundes, Teile Infrastruktur Schiene Infrastruktur Strasse;
- Bauprogramm und Rahmenkredit Kantonsstrassen 2022 bis 2027  
Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden wurde gleichzeitig und koordiniert mit dem Bauprogramm Kantonsstrassen erarbeitet. Inhaltlich stimmen die beiden Planungen in den entsprechenden Teilen überein;

Massnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes, die Kantonsstrassen betreffen, werden im Rahmen einer Gesamtschau zu Projekten zusammengeführt und in die langfristige Projektplanung Kantonsstrassen aufgenommen. Die prioritär umzusetzenden baulichen Massnahmen werden ins sechsjährige Bauprogramm Kantonsstrassen 2022 bis 2027 und den entsprechenden Rahmenkredit aufgenommen;

– Masterpläne der Gemeinden

Für die Einwohnergemeinden ist das Gesamtverkehrskonzept Obwalden eine zentrale Grundlage für die in Erarbeitung stehenden Masterpläne und Zonenplanrevisionen. Die Gemeinden sind verpflichtet, bis 2025 ihre Ortsplanung zu überarbeiten und deshalb darauf angewiesen, dass die übergeordneten Vorgaben des Kantons im Verkehrsbereich zur Verfügung stehen und die nötige Planungssicherheit schaffen.

**4. Projektorganisation und Projektabwicklung**

Für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes setzte der Regierungsrat die folgende Projektorganisation ein:

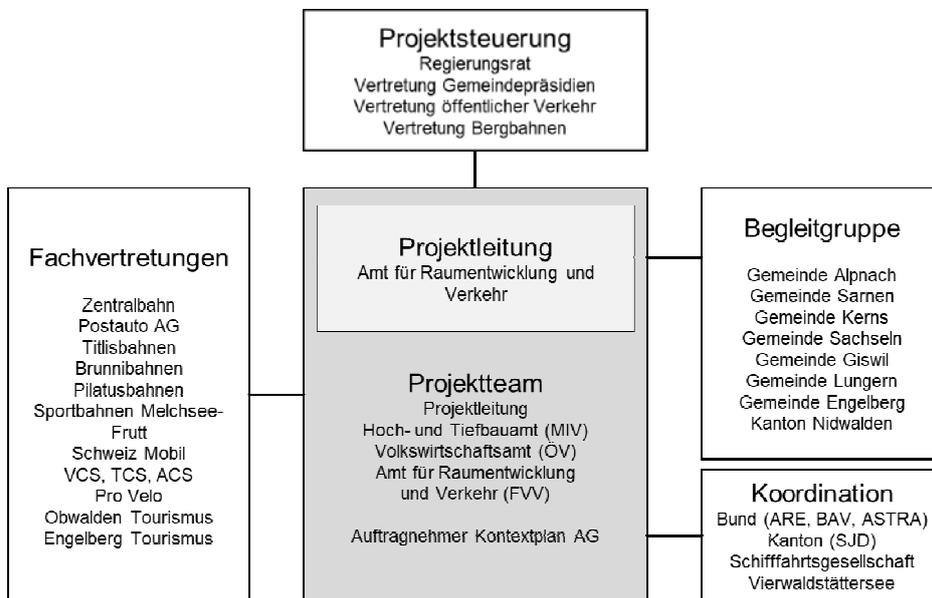


Abbildung 1: Projektorganisation

Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes Obwalden erfolgte in den Monaten Juli 2020 bis September 2021 unter der Federführung des Bau- und Raumentwicklungsdepartements, Amt für Raumentwicklung und Verkehr. Das für die Kantonsstrassen und die Netzvollendung der Nationalstrassen zuständige Hoch- und Tiefbauamt sowie das für den öffentlichen Verkehr sowie den Tourismus zuständige Volkswirtschaftsamt waren im Projektteam vertreten. Die Projektsteuerung übernahm die strategische Führung des Projekts und bereitet die Anträge an die politischen Behörden vor. Sie traf sich insgesamt dreimal zu einer Besprechung und stand unter der Leitung des Vorstehers des Bau- und Raumentwicklungsdepartements. Die Arbeiten wurden unterstützt durch die beauftragten Fachplaner der Kontextplan AG, Bern.

Nach der Erarbeitung der Grundlagen wurden gemeinsam mit der Begleitgruppe die wesentlichen Inhalte des Gesamtverkehrskonzeptes erarbeitet. Die Ziele, Strategien und Massnahmen wurden in zwei gemeinsamen Workshops am 12. Oktober 2020 und am 2. März 2021 besprochen. Die Steuerungsgruppe traf sich insgesamt drei Mal, nämlich am 31. Oktober 2020, am 16. März 2021 und am 8. September 2021. Anlässlich von zwei Klausuren wurde der Regierungsrat am 22. März 2021 und am 1. September 2021 über den aktuellen Stand der Arbeiten, die schriftlichen Stellungnahmen und die Kommunikation informiert. Vom 3. Mai 2021 bis zum 28. Juni 2021 wurden bei allen involvierten Organisationen, namentlich bei den Einwohnergemein-

den, kantonalen Stellen, Bundesstellen, Transportunternehmen, Tourismusorganisationen, Interessensvertretern im Verkehrsbereich, den Mitgliedern der Projektgruppe Engelberg sowie den politischen Parteien Stellungnahmen eingeholt. Die Rückmeldungen wurden, soweit möglich, in das Gesamtverkehrskonzept Obwalden aufgenommen.

Eine besondere Bedeutung innerhalb des Gesamtverkehrskonzepts kommt der Situation im Engelbergertal zu. Für die Erarbeitung einer Lösung für das Engelbergertal (s. Kapitel 1 zum Auftrag) wurde eine Projektgruppe unter Beteiligung aller wichtigen Stakeholder gebildet, namentlich Einwohnergemeinde Engelberg, Tourismusorganisation, Bergbahnen, Transportunternehmen (zentralbahn und Engelberger Autobetriebe), Hotellerie und Gastronomie sowie Kanton Nidwalden. In zwei Workshops sowie in Form der schriftlichen Stellungnahmen haben sich die Stakeholder aktiv eingebracht. Die Resultate aus den Arbeiten werden im Hauptbericht detailliert erläutert.

## II. Gesamtverkehrskonzept Obwalden

### 5. Aufbau und Übersicht

Die Struktur des Gesamtverkehrskonzepts folgt einem bewährten Vorgehen in der Verkehrsplanung. Am Anfang stehen eine Analyse des Ist-Zustandes und der bestehenden Entwicklungsabsichten. Darauf aufbauend werden die Ziele und die Strategie festgelegt. Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden enthält zudem über 100 Massnahmen, die auf die Strategie und die Ziele abgestimmt sind. Das Schlusskapitel gibt schliesslich Auskunft darüber, wie die Umsetzung geplant ist und wie die Wirksamkeit des Gesamtverkehrskonzepts gemessen werden soll.

In der untenstehenden Abbildung wird der Aufbau des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden dargestellt. Es besteht aus einem Hauptbericht mit insgesamt elf Beilagen zu Vertiefungsthemen (Beilage 1), Planungshilfen (Beilagen 2-5) sowie die Netz- und Massnahmenplänen je Verkehrsmittel (Beilagen 6-10) und einer Übersicht über die Umsetzungsplanung zu den Massnahmen (Beilage 11).

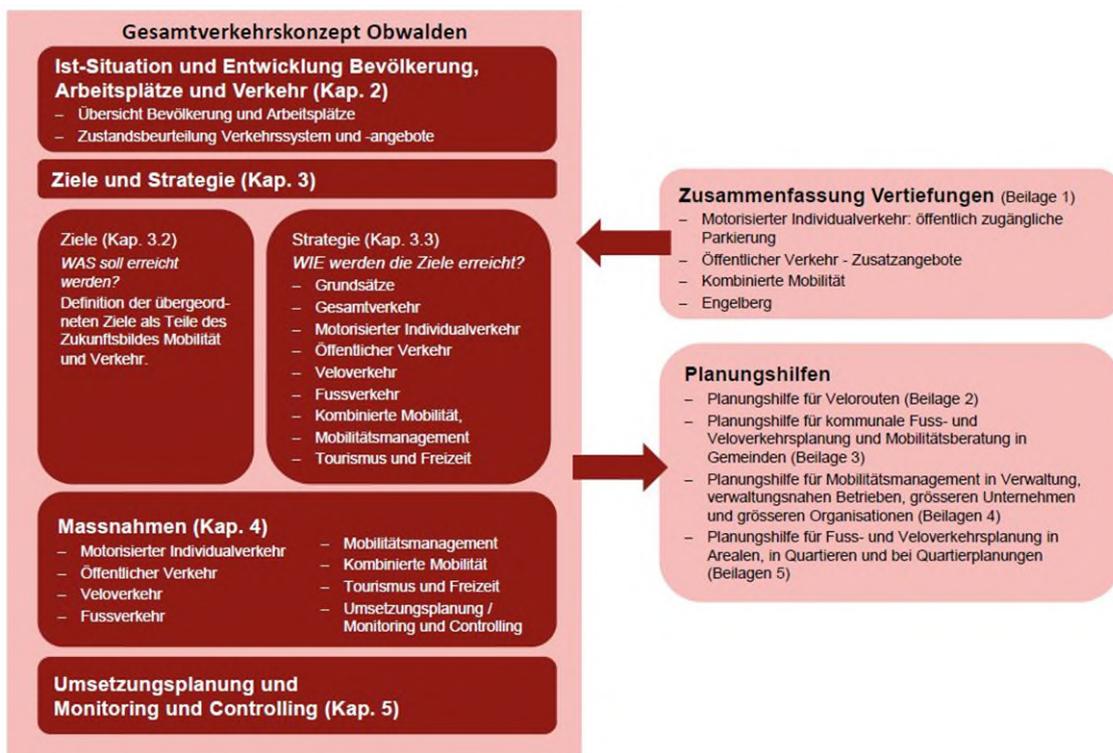


Abbildung 2: Aufbau Gesamtverkehrskonzept Obwalden

Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden ist in acht Themenfelder gegliedert (s. Abbildung 3).



Abbildung 2: Themenfelder Gesamtverkehrskonzept Obwalden

## 6. Inhalte

### 6.1 Analyse (Kapitel 2)

Im Analysekapitel werden die Ausgangslage und die Entwicklungsprognose für die zentralen Planungsgrössen Bevölkerung und Arbeitsplätze untersucht. Für die Bevölkerungsentwicklung wird von einer Zunahme von rund 38 000 (Bezugsjahr 2018) um rund zehn Prozent auf rund 42 000 (Bezugsjahr 2042) ausgegangen, bei den Arbeitsplätzen für denselben Zeitraum von rund 17 400 um 8,6 Prozent auf rund 18 900. Für die Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und damit der Gesamtverkehrsnachfrage ist von derselben Grössenordnung auszugehen. Weiter werden für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Fuss – und Veloverkehr sowie für die weiteren Mobilitätsthemen (vgl. Abbildung 2) jeweils die Ausgangslage, die mögliche Entwicklung und der Handlungsbedarf zusammenfassend kommentiert.

### 6.2 Ziele und Strategie (Kapitel 3)

Die Ziele und die Strategie definieren die Ausrichtung des Gesamtverkehrskonzepts Obwalden. Sie lehnen sich eng am Auftrag im kantonalen Richtplan 2019 an. Der Regierungsrat will eine hohe Erreichbarkeit des Kantons und gleichzeitig eine sichere, komfortable und ressourcenschonende Mobilität sicherstellen. Die Tourismusgebiete sollen gleichzeitig attraktiv und nachhaltig erreichbar bleiben. Insgesamt folgt damit die Ausrichtung des Gesamtverkehrskonzepts dem Konzept der nachhaltigen Entwicklung: die zukünftige Mobilität in Obwalden soll den Bedürfnissen der Wirtschaft, der Gesellschaft und der Umwelt gerecht werden.

Für die Umsetzung dieser Zielsetzungen wurden drei strategische Grundsätze formuliert:

1. Abstimmung von Siedlung und Verkehr (z.B. durch Aufwertung der Ortsdurchfahrten);
2. Angebotsorientierung (Ausrichtung an der bestehenden (Strassen-)Infrastruktur);
3. 4V-Prinzip (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen).

Für die Behörden liegen die grössten Handlungspotenziale bei der Sicherstellung einer guten Infrastruktur für alle Verkehrsmittel und gleichzeitig einer vermehrten Nutzung der Potenziale des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs und der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Dazu sind im Gesamtverkehrskonzept Obwalden diverse Massnahmen enthalten.

### 6.3 Massnahmen (Kapitel 4)

Das Gesamtverkehrskonzept Obwalden enthält über 100 Massnahmen in 25 Themengebieten. Sie werden in Bezug auf die Ziele, die Handlungsansätze, die Abhängigkeiten, die Zuständigkeiten, die konkreten nächsten Schritte und – soweit möglich – mit Abschätzung Kosten und der notwendigen Investitionen beschrieben. Für jede Massnahme wurde zudem ein Umsetzungszeitraum (kurzfristig, mittelfristig und langfristig) festgelegt bzw. abgeschätzt. Damit steht eine umfassende und handlungsorientierte Basis für die weiterführende Planung und Umsetzung zur Verfügung.

### 6.4 Umsetzungsplanung und Monitoring und Controlling (Kapitel 5)

Die Umsetzungsplanung umfasst eine Übersicht über die definierten Massnahmen mit Angaben zur Zuständigkeit, den Umsetzungszeiträumen und einer Kostenschätzung. Sie stellt als rollende, dynamische Planung die Koordination unter den Massnahmen sowie mit weiteren Massnahmen bzw. mit Drittprojekten sicher und dient gleichzeitig als Führungsinstrument. Im Rahmen der dynamischen Planungs- und Umsetzungsprozesse ist es wichtig, den Stand der Umsetzung sowie die erzielten Wirkungen systematisch zu erfassen und zu dokumentieren (Monitoring und Controlling, vgl. Abbildung 4). Damit wird die Grundlage für die periodische Berichterstattung an die Politik, die Bevölkerung und die spezifisch betroffenen Gruppierungen geschaffen und periodisch aktualisiert.

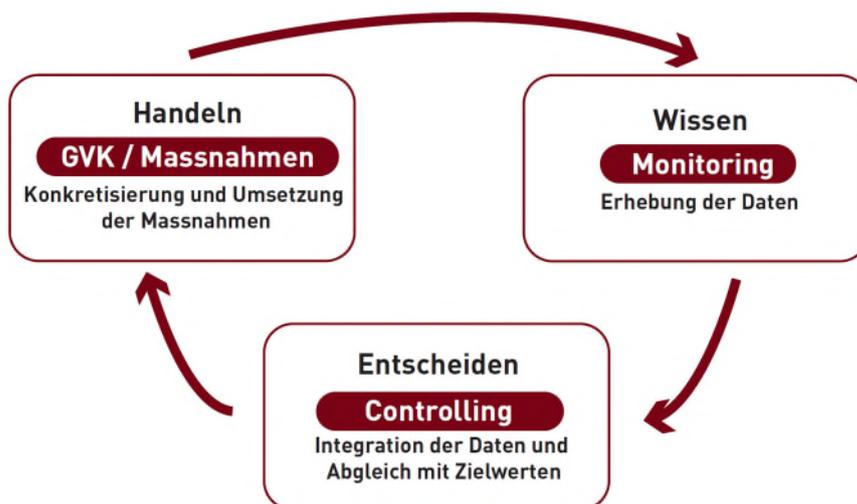


Abbildung 3: Ablauf Monitoring und Controlling

## 7. Beilagen

Die Beilagen umfassen:

- thematische Vertiefungen (Beilage 1);
- Planungshilfen (Beilagen 2-5);
- Netzpläne und Übersichten (Beilagen 6-10);
- Umsetzungsplanung (Beilage 11).

### 7.1 Vertiefungen (Beilage 1)

In der Beilage 1 werden diverse themenspezifische Vertiefungen behandelt.

- *Motorisierter Individualverkehr*: Einsatzgebiete, Ziele und anzustrebende Standards für öffentlich zugängliche Parkplätze für Kurz- und Langzeitnutzung.
- *Öffentlicher Verkehr*: kann die Erschliessung mit Bahn und Bus nicht zweckmässig sichergestellt werden, sind Zusatzangebote wie Rufbus oder Bus alpin (saisonale Erschliessung der beliebten Ausflugsziele Lütoldsmatte und Aelggi Alp) zu prüfen und bei Eignung einzuführen.

- *Kombinierte Mobilität*: basierend auf einer Übersicht über die bestehenden Angebote an den Bahnhöfen werden Inputs zur Weiterentwicklung aufgeführt. Für die Förderung privater Fahrgemeinschaften werden bestehende und potenzielle Treff- und Umsteigepunkte aufgezeigt.
- *Verkehrssituation Engelberg*: Diese Vertiefung enthält eine Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Planung mit allen relevanten Partnern. Kern des Kapitels bilden die Ziele, Strategien und Massnahmen, die unter dem Lead der Gemeinde Engelberg weiterverfolgt werden sollen, inkl. Monitoring und Controlling.

#### 7.2 Planungshilfen (Beilagen 2 bis 5)

Weitere Beilagen betreffen Planungshilfen zu ausgewählten Themen.

- *Planungshilfe Velorouten* (Beilage 2): Standards für die Planung von Velorouten
- *Planungshilfe Fuss- und Veloverkehr und Mobilitätsberatung in Gemeinden* (Beilage 3): Planungshilfe für die Netzplanung für Fuss- und Veloverkehr in den Gemeinden
- *Planungshilfe für Mobilitätsmanagement in Verwaltung, verwaltungsnahen Betrieben, grösseren Unternehmen und grösseren Organisationen* (Beilagen 4): Grundlagen für die Einführung eines Mobilitätsmanagements in grösseren Unternehmen und Organisationen
- *Planungshilfe für Fuss- und Veloverkehrsplanung in Arealen, in Quartieren und bei Quartierplanungen* (Beilagen 5): ausgerichtet auf die Konzeption für den Fuss- und Veloverkehr in Arealen und Quartieren inkl. Abstellplätze und die Anbindung an das heutige Verkehrsnetz

#### 7.3 Netzpläne und Massnahmenpläne (Beilagen 6 bis 10)

Beilagen 6 bis 10 sind Pläne mit der Darstellung der Netze und der Übersicht zur Massnahmenplanung, jeweils für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr. Für den Veloverkehr besteht ausschliesslich ein Massnahmenplan, da aktuell kein zusammenhängendes, umfassendes Netz für den Veloverkehr besteht.

#### 7.4 Umsetzungsplanung (Beilage 11)

Die Umsetzungsplanung bietet eine Auflistung sämtlicher Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept Obwalden. Ergänzend zu den Massnahmenblättern im Hauptbericht fasst der Umsetzungsplan die Grössenordnung der Kosten sowie den Zeithorizont für die Planung und Umsetzung zusammen. Für den Zeithorizont wird zwischen kurzfristig (2022 – 2025), mittelfristig (2026 – 2030 und langfristig (2031 – 2040) unterschieden.

### III. Fazit und weiteres Vorgehen

Mit der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts unter Einbezug aller relevanten Partner hat der Regierungsrat einen wichtigen Auftrag aus dem kantonalen Richtplan 2019 umgesetzt. Als Grundlage für die kantonale Richtplanung gemäss Art. 6 Abs. 3 Bst. b. RPG i.V. mit Art. 4 RPV und Art. 10 BauG ist es weder für die Behörden noch für die Grundeigentümer verbindlich. Es bietet den Behörden von Bund, Kantonen und Gemeinden dennoch eine wertvolle Grundlage für die Koordination und die Weiterentwicklung ihrer Planungen. Den Gemeinden stellt es eine Basis für die anstehende Erarbeitung ihrer Masterplanungen und die Gesamtrevision ihrer Nutzungsplanung zur Verfügung.

Die Umsetzung der aufgeführten Massnahmen und die allfällig damit verbundenen Ausgaben sind durch die jeweils zuständigen Stellen zu beschliessen bzw. in ihre Planungen aufzunehmen. Der Regierungsrat beabsichtigt die Umsetzung folgender Elemente:

- Umsetzung von Massnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich (im Rahmen der Aufgaben- und Finanzplanung);

- Überprüfung der Vorgaben zur Parkierung und zum Mobilitätsmanagement in der Baugesetzgebung im Rahmen der laufenden Baugesetzrevision;
- Überarbeitung Kapitel B und Kapitel D des kantonalen Richtplans;
- Regelmässige Berichterstattung an den Kantonsrat gemäss Controllingkonzept.

**Beilagen:**

- Hauptbericht Gesamtverkehrskonzept Obwalden
- Entwurf Kantonsratsbeschluss
- Beilage 1: Zusammenfassung Vertiefungen
- Beilage 2: Planungshilfe für Veloroute
- 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 für Areale
- 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