



Bericht über die Auswirkungen der Steuerstrategie auf die Raumentwicklung und den Verkehr in Obwalden

2. Juli 2015

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte

Hiermit unterbreiten wir Ihnen den Bericht über die Auswirkungen der Steuerstrategie auf ausgewählte Aspekte der Raumentwicklung und den Verkehr mit dem Antrag auf Eintreten und Kenntnisnahme.

Im Namen des Regierungsrats
Landammann: Niklaus Bleiker
Landschreiber: Dr. Stefan Hossli

Zusammenfassung	3
1. Einleitung	4
1.1 Ausgangslage und Auftrag	4
1.2 Verwendete Datengrundlagen und Bearbeitung	4
2. Raumbezogene Auswirkungen	4
2.1 Entwicklung der überbauten Flächen im Kanton	4
2.2 Entwicklung der Immobilienpreise	5
2.3 Entwicklung der Mietpreise für Wohnungen und Leerwohnungsbestände	6
2.4 Entwicklung der Bevölkerung	7
2.5 Entwicklung der Verkehrsbewegungen	7
3. Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen	9
3.1 Bezüglich überbauter Flächen	9
3.2 Bezüglich der Immobilienpreise	10
3.3 Bezüglich der Wohnungsmieten und Leerwohnungsbestände	10
3.4 Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung	11
3.5 Bezüglich der Entwicklungen im Verkehr	11
Glossar	13

Zusammenfassung

Die Steuerstrategie wirkt sich für den Kanton Obwalden positiv auf die Steuererträge aus. Sie steht jedoch auch in einem Zusammenhang mit verschiedenen im Raum wirksamen Veränderungen.

Der vorliegende Bericht geht auf die vom Kantonsrat mit der Motion „Auswirkungen der Steuerstrategie auf die Raumentwicklung und den Verkehr in Obwalden“ am 12. September 2013 überwiesenen Fragen bezüglich Flächenverbrauch in Bauzonen, Immobilien- und Mietpreise, Entwicklung der Einwohnerzahlen in den Gemeinden sowie Veränderungen im Verkehr ein.

Diese Beobachtungen zeigen, dass

- der Verbrauch von Bauzonen stärker gestiegen ist als die Bevölkerungszahl;*
- die Wohnbau-Immobilienpreise sich im Rahmen des gesamtschweizerischen Durchschnitts entwickelt haben und dass das kantonale Preisniveau für Wohneigentum insgesamt auf dem nationalen Niveau liegt;*
- die Mietpreise für neue Wohnungen besonders in den Gemeinden Sarnen, Sachseln und Engelberg im landesweiten Vergleich gestiegen sind, aber noch als moderat bezeichnet werden können;*
- der Leerwohnungsbestand gesunken ist und unter dem gesamtschweizerischen Durchschnitt liegt;*
- die Bevölkerung sich der gesamtschweizerischen Entwicklung entsprechend in allen Gemeinden erhöht hat und im Rahmen der in der Langfriststrategie 2012+ gesetzten Zielgrößen liegt, wobei das Bevölkerungswachstum in den Gemeinden Giswil und Lungern tiefer als in den übrigen Gemeinden war;*
- die A8 in Alpnachstad durch die hohe Verkehrsbelastung bezüglich Kapazität und Sicherheit an ihre Grenze stösst;*
- die Zahl der Nutzer im öffentlichen Verkehr stark zugenommen hat, ebenso wie die Zahl der Strassennutzer (Zunahme öV 2014 noch nicht berücksichtigt).*

Für die beobachteten negativen Veränderungen lässt sich kein direkter Zusammenhang mit der Steuerstrategie nachweisen. Einzelne Veränderungen können sich jedoch nachteilig auf die angestrebte hohe Attraktivität des Raums Obwalden auswirken und damit den Erfolg der Steuerstrategie nachteilig beeinflussen.

Die weitere sorgfältige Beobachtung der aufgezeigten Entwicklungen und eine zeitgerechte Prüfung von Massnahmen sind deshalb Pflicht. Massnahmen im Bereich der Raumplanung sind in die Revision der kantonalen Richtplanung und in die geplante Gesamtverkehrsstrategie einzubeziehen. Im Bereich der Wohneigentumspreise und der Mietpreise besteht heute noch wenig Handlungsbedarf. Wo nötig kann dieser mit der Durchsetzung der bereits ergriffenen Massnahmen gegen die Verknappung des Bodens wegen Baulandhortung und mit der Förderung von allfälligen weiteren Massnahmen gegen Verteuerung und Verknappung von Wohnraum umgesetzt werden.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Auftrag

In der jährlichen Beratung des Wirkungsberichts zur Steuerstrategie durch die kantonsrätliche Kommission Steuergesetz (Evaluation) wurden immer intensiver auch die Auswirkungen der Steuerstrategie auf die Raumentwicklung, die Immobilien- und Mietpreise und den Verkehr als Fragen aufgeworfen.

Am 12. September 2013 wurde im Kantonsrat die Motion „Auswirkungen der Steuerstrategie auf die Raumentwicklung und den Verkehr in Obwalden“ mit dem folgenden Wortlaut überwiesen: „Der Regierungsrat wird beauftragt, in geeigneter Form zu den Auswirkungen der Steuerstrategie (2006 bis 2013) auf die Raumentwicklung, Entwicklung der Immobilienpreise, Bevölkerung und den Verkehr (Individualverkehr und öffentlicher Verkehr) in Obwalden Bericht zu erstatten. Der Bericht soll insbesondere Auskunft zu folgenden Punkte geben:

- Entwicklungen der überbauten Flächen und der Immobilienpreise (Wohn-, Industrie- und Gewerbebau);
- Entwicklung der Mietpreise für Wohnungen und Leerwohnungsbestände;
- Entwicklung der Bevölkerung nach Gemeinden;
- Entwicklung der Verkehrsbewegungen (öffentlicher Verkehr und Individualverkehr);
- Handlungsbedarf und geplante Massnahmen in den oben genannten Bereichen.“

Relevante Veränderungen in den oben genannten Bereichen sind mit den Verkehrsampelfarben grün (kein Handlungsbedarf), gelb (weiter beobachten) und rot (Handlungsbedarf) als Lesehilfe gekennzeichnet. Für die als weniger günstig beurteilten Entwicklungen gibt der Bericht weitere Auskunft über den allfälligen Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen.

Weiter ist zu beachten, dass der vorliegende Bericht auftragsgemäss zwar Veränderungen seit der Einführung der Steuerstrategie beschreibt, daraus aber nicht gefolgert werden darf, dass diese durch die Steuerstrategie verursacht wurden.

1.2 Verwendete Datengrundlagen und Bearbeitung

Der Bericht stützt sich auf die vom Bund zur Verfügung gestellten Daten, auf die Auswertung kantonaler Daten (insbesondere Vermessungsgrundlagen und Zonenpläne) sowie auf das von den Gemeinden im Auftrag des Bundes geführte Einwohner- und das Gebäude- und Wohnungsregister. Aufgrund der Terminierung der Berichterstattung beziehen sich die Auswertungen auf den Stichtag vom 31. Dezember 2013.

2. Raumbezogene Auswirkungen

2.1 Entwicklung der überbauten Flächen im Kanton

Die gesamtschweizerisch festzustellende starke Zunahme überbauter Flächen erfolgt immer zu Lasten der offenen Landschaft, welche Produktionsgrundlage für die Landwirtschaft einerseits und Kapital für einen wohnattraktiven und touristisch erfolgreichen Kanton andererseits bildet.

Thema	Status	Kommentar	Verweis
Überbaute Flächen insgesamt		Die (bebaute und befestigte) Siedlungs- und Verkehrsfläche im Kanton wuchs in den vergangenen gut 30 Jahren um rund 500 Hektaren oder 43 Prozent. Dabei zeigt sich, dass das Wachstum der Siedlungsfläche mit ca. 60 Prozent deutlich höher war als jenes der Verkehrsflächen. Die Zunahme an überbauten Flächen beträgt in Obwalden rund das Anderthalbfache des gesamtschweizerischen Mittelwerts. Es kann aber angenommen werden, dass diese Tendenz mit dem eher ländlichen Charakter von Obwalden in Zusammenhang steht. Hierzu müsste ein Vergleich mit anderen ähnlich gelagerten Kantonen gemacht werden. Festzustellen ist aber, dass sich im Zeitraum seit 2006 bis heute der vorher schon vorhandene Trend fortsetzte. Ein Einfluss der Steuerstrategie auf diese Veränderungen ist daraus nicht ableitbar.	Fussnote ¹
Überbaute Flächen pro Einwohner		Im beobachteten Zeitraum hat die Wohnbevölkerung schwächer zugenommen als die überbaute Fläche. Das heisst, dass ein Einwohner gegenüber früher mehr (versiegelte und befestigte) Bodenfläche beansprucht. Im Vergleich mit dem gesamtschweizerischen Mittelwert liegt die pro Einwohner beanspruchte Siedlungsfläche in Obwalden ungefähr 40 Prozent höher. Dieser Entwicklung ist künftig mit innerer Verdichtung entgegenzuwirken. Auch hier muss der eher ländliche Charakter von Obwalden berücksichtigt werden. Mit Blick auf die Veränderungen seit 2006 ist auch für diese Entwicklung festzustellen, dass kein Einfluss der Steuerstrategie auf die beobachteten Veränderungen abgeleitet werden kann.	Fussnote ²

Die Angaben zu Veränderungen stützen sich auf die vorhandenen Daten bis zum Jahr 2013.

2.2 Entwicklung der Immobilienpreise

Thema	Status	Kommentar	Verweis
Wohnbau		Die Entwicklung der Wohneigentumspreise im Kanton Obwalden verlief von 2000 bis 2006 parallel zur gesamtschweizerischen Entwicklung. Von 2006 bis 2009 haben sich besonders die Preise der Eigentumswohnungen weniger stark als im gesamtschweizerischen Vergleich entwickelt. Seit 2009 verlaufen die Wohneigentumspreise ungefähr parallel zur gesamtschweizerischen Entwicklung. Insgesamt liegt das kantonale Preisniveau für Wohneigentum auf dem nationalen Niveau.	-

¹ Die Bodennutzungen in der Schweiz – Auswertungen und Analysen, Bundesamt für Statistik, 2015, S. 12

² Die Bodennutzungen in der Schweiz – Auswertungen und Analysen, Bundesamt für Statistik, 2015, S. 16

Thema	Status	Kommentar	Verweis
Industriebau		Die Angaben des Bundesamts für Statistik (BfS) sind seit der letzten Volkszählung im Jahr 2000 nur auf Ebene Grossregion (Zentralschweiz) vorhanden.	-
Gewerbebau		Die Angaben des Bundesamts für Statistik (BfS) sind seit der letzten Volkszählung im Jahr 2000 nur auf Ebene Grossregion (Zentralschweiz) vorhanden.	-

2.3 Entwicklung der Mietpreise für Wohnungen und Leerwohnungsbestände

Thema	Status	Kommentar	Verweis
Mietpreise für Wohnungen		<p>Die Mietpreise haben in den letzten Jahren über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt zugenommen.</p> <p>Die vom Bundesamt für Statistik (BfS) vierteljährlich durchgeführte Mietpreiserhebung erlaubt es aufgrund der sehr kleinen Extrapolation im Kanton Obwalden von weniger als 50 Beobachtungen nicht, die Entwicklung der Jahre 2006–2015 zu interpretieren.</p> <p>Im Rahmen der mit dem Geschäftsbericht mitgelieferten strategischen Kennzahlen der Langfriststrategie 2012+ wurde 2011 die Firma Fahrländer Partner AG mit dem Monitoring der Entwicklung der Bauland- und Mietpreise im Kanton Obwalden beauftragt. Sehr wichtig ist aber die Tatsache, dass keine Möglichkeiten bestehen, die Preise für nicht auf dem Markt befindliche Wohnungen zu erfassen. Die Kennzahlen und die nachfolgenden Bemerkungen beziehen sich ausschliesslich auf Marktmieten und diese basieren zu einem erheblichen Teil auf Neubauwohnungen.</p> <p>Im Jahr 2011 wiesen gemäss der Einschätzung von Fahrländer und Partner AG nur gerade die vier grossen Orte Alpnach, Kerns, Sarnen sowie Sachseln überhaupt einen nennenswerten Mietwohnungsmarkt auf. Dazu kommt Engelberg, wobei der dortige Markt stark durch den Tourismus geprägt wurde.</p> <p>Im Sarneraatal waren 2012 die Marktmieten insgesamt vergleichbar und lagen für eine 4,5-Zimmer-Neubauwohnung bei unter Fr. 2 500.– pro Monat (exklusive Nebenkosten), was im landesweiten Vergleich moderat ist. Abweichend waren die Beobachtungen einzig in Kerns, wobei unklar ist, ob dies eine Tatsache ist oder eine Unschärfe der Modelle.</p> <p>Die Daten 2013 zeigen, dass die Mieten für Marktwohnungen in allen relevanten Märkten im Vergleich zum Vorjahr stiegen, wobei der Anstieg von gut 6 Prozent auf kantonalen Ebene über der gesamtschweizerischen Entwicklung der Angebotsmieten von 3 Prozent lag.</p> <p>Insgesamt können die Netto-Marktmieten im Kanton Obwalden im landesweiten Vergleich aber immer noch als moderat bezeichnet werden.</p>	-

Thema	Status	Kommentar	Verweis
Leerwohnungsbestände		Gemäss Wohnungsbestand der Gebäude- und Wohnungsstatistik (BfS) hat die Zahl der leerstehenden Wohnungen von 2007 bis 2013 von 157 auf 130 abgenommen. Die Leerwohnungsziffer lag 2007 bei 0,9 Prozent und sank bis 2013 auf 0,65 Prozent. Somit liegt sie deutlich unter dem gesamtschweizerischen Durchschnitt von 0,96 Prozent.	Obwalden in Zahlen ³

2.4 Entwicklung der Bevölkerung

Dargestellt sind Veränderungen zwischen 2006 bis 2013.

Thema	Status	Kommentar	Verweis
Sarnen		2006–2013: +453 Einwohner (+4,7%)	Obwalden in Zahlen ⁴
Kerns		2006–2013: +633 Einwohner (+11,8%)	
Sachseln		2006–2013: +492 Einwohner (+10,9%)	
Alpnach		2006–2013: +602 Einwohner (+11,6%)	
Giswil		2006–2013: +133 Einwohner (+3,9%)	
Lungern		2006–2013: +92 Einwohner (+4,6%)	
Engelberg		2006–2013: +578 Einwohner (+16%)	

2.5 Entwicklung der Verkehrsbewegungen

Weil die Verkehrsentwicklung im Kanton Obwalden in sehr starkem Ausmass von der Anbindung an die Agglomeration Luzern und ans Mittelland geprägt ist, beinhaltet die Darstellung des Aufkommens des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf der Hauptverkehrsachse A8 im Raum Alpnachstad die grösste Aussagekraft. Dabei werden die Veränderungen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) im Querschnitt der A8 in Alpnachstad aufgezeigt. Für die Verkehrsleistungen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) liegen Aussagen in Form der Veränderungen in Personenkilometern auf dem Schienennetz der Zentralbahn vor.

Thema	Status	Kommentar	Verweis
Motorisierter Individualverkehr		Im Querschnitt (d.h. in der Summe aller vier Spuren) der A8 in Alpnachstad hat der Verkehr seit der Einführung der Steuerstrategie bis zum Jahr 2010 mehr zugenommen als im schweizerischen Mittel. Danach fiel die Zunahme bis Ende 2013 deutlich geringer aus.	Fussnote ⁵

³ Siehe www.statistik-obwalden.ch

⁴ Siehe www.statistik-obwalden.ch

⁵ Insbesondere Gesamterneuerung Cityring Luzern, Sanierungen Sonnenberg- und Reussporttunnel sowie Anschluss Lochhof

Thema	Status	Kommentar	Verweis
		<p>Die in diesem Zeitraum beobachtete, starke Zunahme der Bevölkerung und der Arbeitsplätze führte auch zu stärkeren Zunahmen des Individualverkehrs. Demgegenüber dürften die Grossbaustellen im Raum Luzern einen dämpfenden Einfluss auf das Verkehrsgeschehen auch in Obwalden gehabt haben.</p> <p>Aus dem beobachteten Verkehrsgeschehen wird sichtbar, dass die Leistungsgrenzen des Strassensystems immer häufiger erreicht werden. Ein Einfluss der Steuerstrategie seit 2006 ist auch für diese Veränderungen aufgrund der vorhandenen Daten nur teilweise zu erklären. Zu Berücksichtigen ist bei diesen Veränderungen vor allem auch der touristische Verkehr, welcher durch das immer attraktivere Angebot auf dem Pilatus und der Melchsee-Frutt nicht unerheblich sein dürfte.</p> <p>Die erkannten Probleme der Leistungsgrenzen des Strassensystems werden sich mit einem weiteren Ausbau der Brünigpassstrasse mit grosser Sicherheit noch verschärfen, was sich auf die Attraktivität des Sarneraats als Wohn- und Arbeitsort negativ auswirken wird.</p>	
Veloverkehr		<p>Auf der gemessenen Strecke – ein Abschnitt der Routen 4 und 9 von Veloland Schweiz – ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der Witterungsverhältnisse gesamt- haft immer eine vergleichbare Zahl von Velofahrem gemessen werden konnte. Die durchschnittlichen täglichen Zahlen des Sommerhalbjahrs liegen gut 60 Prozent über dem ganzjährigen Wert und innerhalb der einzelnen Monate zeigt die breitere Streuung der Werte, dass auf diesem Abschnitt ein grosser Anteil Freizeit- /Tourismus- verkehr gemessen wurde.</p>	Fussnote ⁶
Öffentlicher Verkehr		<p>Seit den verbesserten Fernanschlüssen in Luzern (Dezember 2004) nehmen die jährlichen Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz der Zentralbahn im gleichen Ausmass wie die gesamtschweizerischen Veränderungen zu. Die sehr grosse Zunahme im Jahre 2014 (+ 15 Prozent bei den Personenkilometern) ist durch eine Zunahme sowohl bei Pendlern wie touristischem Verkehr begründet. Der Busverkehr, welcher vier Prozent der gesamten Fahrleistungen erbringt, ist in ähnlichem Ausmass gewachsen.</p>	

Die Angaben zu Veränderungen im Verkehrsgeschehen stützen sich auf die vorhandenen Daten bis zum Jahr 2013, im öffentlichen Verkehr – bezogen auf den Kanton Obwalden – auf diejenigen von 2014.

⁶ Veloland Schweiz ist Teil des Angebots von SchweizMobil, dem Netzwerk für den Langsamverkehr, welches Bund, Kantone und Schweiz Tourismus bilden (www.schweizmobil.ch, www.veloland.ch); durch Obwalden führen die Alpenpanorama- (Nr. 4) und die Seenroute (Nr. 9) als national ausgeschilderte Strecken.

3. Handlungsbedarf und mögliche Massnahmen

Wesentlichen Einfluss darauf, wie sich der Kanton Obwalden in Bezug auf Bevölkerung, Wirtschaft, Siedlungen und Verkehr entwickelt, haben zum einen übergeordnete Faktoren wie die Attraktivität der Schweiz als Wirtschaftsstandort, das gesamtwirtschaftliche Umfeld, die Zuwanderung und andere gesellschaftliche Trends, der Ausbau der überregionalen Verkehrsinfrastrukturen, die Wachstumsdynamik benachbarter Kantone und Zentren sowie regulatorische Rahmenbedingungen. Zum anderen hängt die räumliche Entwicklung in Obwalden von den historisch gewachsenen Strukturen und den örtlichen Voraussetzungen im Kanton, von der Attraktivität der Gemeinden als Unternehmensstandorte und Wohnorte sowie von der Politik (Kanton, Gemeinden) ab.

Für die beobachteten Veränderungen lässt sich nur sehr vereinzelt ein Zusammenhang mit der Steuerstrategie nachweisen. *Einzelne Veränderungen können sich jedoch nachteilig auf die angestrebte hohe Attraktivität des Raums Obwalden auswirken und damit den Erfolg der Steuerstrategie sowie der Langfriststrategie 2022+ nachteilig beeinflussen.*

Die weitere sorgfältige Beobachtung der aufgezeigten Entwicklungen und eine zeitgerechte Prüfung von Massnahmen sind deshalb Pflicht. Massnahmen im Bereich der Raumplanung sind in die Revision der kantonalen Richtplanung und in die geplante Gesamtverkehrsstrategie einzubeziehen.

Mit einer konsequenten Umsetzung der politischen Vorgaben (vgl. Teilrevisionen des Raumplanungsgesetzes [RPG] vom 15. Juni 2012 sowie Strategische Leitidee 7.2 in Verbindung mit Leitidee 6.1 der Langfriststrategie 2022+) bestehen intakte Chancen, den künftigen Bedarf an zusätzlichen Wohn- und Arbeitsflächen stärker in die bestehenden Siedlungsräume zu lenken. Im Bereich der Mietpreise sollen in den nächsten Jahren mit einem neuen Statistikelement nicht nur Neu- oder Marktwohnungen erfasst werden, sondern auch die Preise von bestehenden erfasst werden. Erst dann können über die Preisentwicklungen in diesem Bereiche verbindliche Aussagen gemacht werden.

3.1 Bezüglich überbauter Flächen

Ziel künftiger Anstrengungen muss eine Konsolidierung, bzw. die Abnahme der Flächenbeanspruchung pro Einwohnerin und Einwohner sein. Es wird jedoch sehr schwer sein, dies zu beeinflussen, weil dies einen direkten Eingriff in die persönliche Freiheit jedes Einzelnen bedeutet. Überdies müsste für vertiefte Aussagen nicht nur auf die gesamtschweizerischen Zahlen, sondern auch auf diejenigen von vergleichbaren Kantonen abgestellt werden.

3.1.1 Überbaute Flächen insgesamt

Status:

Die deutlich stärkere Zunahme der überbauten Flächen gegenüber dem Wachstum der Einwohner weist auf noch immer steigende Flächenansprüche der Einzelnen hin.

Massnahmen sind durch Anordnungen in den Nutzungsplanungen der Gemeinden sowie bei deren Umsetzung in raumsparendere Wohn- oder Geschäftsgebäude zu treffen. Auf kantonaler Ebene wird der Richtplan mit entsprechenden Vorgaben für die Entwicklung und Aufträgen zur inneren Verdichtung an die Gemeinden zu ergänzen sein.

Verantwortung und Umsetzung:

Kanton (Richtplanung) und Gemeinden (Orts- und Zonenplanung)Schrittweise Umsetzung

3.1.2 *Überbaute Flächen pro Einwohnerin/Einwohner*

Status:

Die von Einwohnerinnen und Einwohnern beanspruchten Flächen können durch platzsparendere Siedlungsstrukturen im Bereich der Hochbauten reduziert werden. Konkrete Massnahmen sind sowohl im eigentlichen Siedlungsgebiet wie auch ausserhalb der Bauzonen angezeigt. Ergänzend sind Einsparungen bei den Verkehrsflächen durch Verlagerungen von Anteilen des motorisierten Verkehrs auf den Langsam- und den öffentlichen Verkehr möglich (beispielsweise in Quartierplanungen). Von ausschlaggebender Bedeutung werden die in den kantonalen Richtplan aufzunehmenden Grundsätze zur schwerpunktmässigen Entwicklung der Siedlungsgebiete und der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sein.

Verantwortung und Umsetzung:

Kanton (Richtplanung) und Gemeinden (Orts- und Zonenplanung)Schrittweise Umsetzung

3.2 *Bezüglich der Immobilienpreise*

3.2.1 *Wohnbau*

Status:

Die Entwicklung der Wohneigentumspreise im Kanton Obwalden verläuft parallel zur gesamtschweizerischen Entwicklung. Insgesamt liegt das kantonale Preisniveau für Wohneigentum auf dem nationalen Niveau. Durchsetzung bereits ergriffener Massnahmen gegen Verknappung des Bodens wegen Baulandhortung. Förderung von Massnahmen gegen Verteuerung und Verknappung von Wohnraum.

Verantwortung und Umsetzung:

GemeindenSchrittweise Umsetzung

3.2.2 *Industrie- und Gewerbebau*

Status:

Die Angaben des Bundesamts für Statistik (BfS) sind seit der letzten Volkszählung im Jahr 2000 nur auf Ebene Grossregion (Zentralschweiz) vorhanden.

Verantwortung und Umsetzung:

Gemeinden keine Aktivitäten

3.3 *Bezüglich der Wohnungsmieten und Leerwohnungsbestände*

3.3.1 *Mietpreise für Wohnungen*

Status:

Die Mietpreise für Markt- und Neubauwohnungen haben prozentual in den letzten Jahren über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt zugenommen. Diese Mieten verzeichneten 2012 und 2013 einen Anstieg deutlich über der schweizerischen Entwicklung der Angebotsmieten. Nominell liegen die Mieten immer noch im schweizerischen Mittel. Die Mieten sind 2013 vor allem in Alpnach und Sachseln gestiegen. Wie sich die Mieten allgemein entwickelt haben, ist statistisch derzeit nicht erfassbar. Durchsetzung bereits ergriffener Massnahmen gegen Verknappung des Bodens wegen Baulandhortung. Förderung von Massnahmen gegen Verteuerung und Verknappung von Wohnraum.

Verantwortung und Umsetzung:

GemeindenSchrittweise Umsetzung

3.3.2 Leerwohnungsbestände

Status:

Die Zahl der leer stehenden Wohnungen hat von 2007 bis 2013 abgenommen. Die Leerwohnungsziffer lag 2013 bei 0,65 Prozent und damit unter dem gesamtschweizerischen Durchschnitt, was den Anstieg bei den Marktmieten teilweise erklärt. Allfällige Massnahmen wären möglich im Rahmen der Nutzungsplanung in den Gemeinden sowie bei deren Umsetzung.

Verantwortung und Umsetzung:

Gemeinden keine Aktivitäten

3.4 Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung

Status:

Sarnen:	2006–2013: +4,7%
Kerns:	2006–2013: +11,8%
Sachseln:	2006–2013: +10,9%
Alpnach:	2006–2013: +11,6%
Giswil:	2006–2013: +3,9%
Lungern:	2006–2013: +4,6%
Engelberg:	2006–2013: +16%

Die Entwicklung der Bevölkerung kann durch den Kanton und die Gemeinden nicht beeinflusst werden. Wo die Leute wohnen wollen, liegt einzig und allein daran, ob die Rahmenbedingungen (Arbeitsstelle, Wohn- und Freizeitangebote, Anschluss an ÖV- und Strassennetz) passen oder nicht.

3.5 Bezüglich der Entwicklungen im Verkehr

Ziel künftiger Anstrengungen muss aufgrund der vorhandenen Kapazitäten auf dem Strassennetz eine Erhöhung der Kapazitäten im öffentlichen Verkehr sein, wie sie mit dem Ausbau der Zentralbahn auf Doppelspur zwischen Luzern und Hergiswil sowie zwischen Kägiswil und Sarnen und mit der Erhöhung der Erschliessungsqualität des Siedlungsgebiets mit dem öffentlichen Verkehr durch eine konsequente Siedlungsplanung erreicht werden kann. Diesbezüglich ist mit den gesetzlich geforderten Anordnungen im kantonalen Richtplan und durch entsprechende Anpassungen der Ortsplanungen sicherzustellen, dass insbesondere die Siedlungsentwicklung auf die Möglichkeiten im Bereich Verkehr abgestimmt wird.

Nur durch eine zweckmässige Weiterentwicklung der heutigen Siedlungsgebiete (sorgfältiges Verdichten nach innen durch optimale Ausnutzung vorhandener Lücken und Reserven, standortgerechte Erweiterungen, u.a.) wird es möglich, zusätzlich zu den Massnahmen beim MIV und ÖV die Möglichkeiten des Langsamverkehrs (LV) konsequent auszuschöpfen, indem dessen Attraktivität durch eine hohe Sicherheit der Verkehrswege im Ortsbereich und durch kombinierte Angebote mit dem ÖV im überörtlichen Bereich angehoben wird. Entsprechend dem im revidierten Raumplanungsgesetz erhöhten Gewicht für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr werden die im kantonalen Richtplan enthaltenen Aufträge zu überprüfen sein.

Grundsätzlich unabhängig von baulichen Massnahmen können ergänzende Angebote durch Verlagerungen auf attraktivere Alternativen Abhilfe verschaffen.

Separate Aussagen liegen zum Veloverkehr auf der Strasse zwischen Oberwilen und Giswil vor, wo die Organisation Veloland Schweiz seit vier Jahren eine Zählstelle betreibt. Deren Auswertung weist auf die hohe Bedeutung des tourismus- und freizeitbedingten Fahrradverkehrs hin.

3.5.1 *Motorisierter Individualverkehr*

Status:

Der auf der A8 in Alpnachstad gemessene Strassenquerschnitt stösst in der Abendspitzenstunde an allen Wochentagen bald an seine Leistungsgrenze. Ebenso zu beachten ist die Abhängigkeit vom Verkehrsgeschehen auf der A2 nördlich des Loppertunnels.

Wenig dienlich für die Entwicklung im Strassenverkehr ist der geplante Ausbau der Brünigpassstrasse, welcher mit grosser Sicherheit erneuten Mehrverkehr bringen wird.

In Bezug auf die Erhöhung der Sicherheit auf der A8 wurde mit der Mittelleitplanke im Jahr 2014 reagiert, weitere Massnahmen sind bei Bedarf zu prüfen.

Verantwortung und Umsetzung:

Kanton (Bau- und Raumentwicklungsdepartement)/

Bund (Bundesamt für Strassen ASTRA)Beobachten, Massnahmen wenn nötig

3.5.2 *Veloverkehr*

Status:

Neben dem Potenzial des Veloverkehrs, auch für den Tourismus, sind vor allem Lösungen für sichere und attraktive Alltagsbedürfnisse (Schulwege, Pendlerstrecken, Einkaufen, Abstellanlagen, usw.) zu fördern. Grundlage dafür sind eine Gesamtanalyse und ein Konzept zur Umsetzung der festgestellten Potenziale, aber auch die vorhandenen finanziellen Möglichkeiten. Zu beachten sind auch finanziell bessere Lösungen durch den Ausbau von Wegen abseits von Durchgangsstrassen. Massgebend ist die Kostenwirksamkeit einer Massnahme, in die neben den Kosten insbesondere die Wunschlinien des Zweiradverkehrs einfliessen. Bei gleichem Nutzen ist in aller Regel eine Linienführung über Nebenstrassen (Mischverkehr) vorzuziehen.

Verantwortung und Umsetzung:

Kanton (Bau- und Raumentwicklungsdepartement) keine Aktivitäten

3.5.3 *Öffentlicher Verkehr*

Status:

Auf die steigende Nachfrage wurde bereits mit Angebotserhöhungen in den Hauptverkehrszeiten reagiert.

Geprüft werden können noch Komfortverbesserungen, welche ein Umsteigen vom Individualverkehr attraktiver gestalten.

Verantwortung und Umsetzung:

Kanton (Bau- und Raumentwicklungsdepartement)/

Zentralbahn und Postauto 2015–2017

Glossar

DTV als Messgrösse für den motorisierten Individualverkehr

Durchschnittlicher Tagesverkehr; die Daten für diesen Bericht stammen aus der automatischen Zählstelle des Bundes (Querschnitt auf der A8 in Alpnachstad [Nr. 40]).

Personenkilometer als Messgrösse für die Leistungen des öffentlichen Verkehrs

Für den betrachteten Zeitraum seit 1978 liegt nur die Gesamtverkehrsmenge als Indikator für Veränderungen vor. Diese beinhaltet für Obwalden die Personenkilometer auf dem gesamten Schienennetz der Zentralbahn. Sie wird anhand von Stichprobenerhebungen aufgerechnet.

Überbaute Flächen

Die im Bericht als „überbaute Flächen“ dargestellten Werte werden anhand der Daten der Bodenbedeckung aus der amtlichen Vermessung ermittelt. Sie umfassen insbesondere die versiegelten Flächen. Inbegriffen sind darin die tatsächlich überbauten Flächen (Siedlungsflächen) sowie die anderweitig befestigten Flächen (Verkehrsflächen).

Anhand der Daten der Nutzungspläne der Gemeinden können Veränderungen innerhalb und ausserhalb des eigentlichen Siedlungsgebiets (insbesondere Bauzonen/Landwirtschaftszonen) unterschieden werden.

Nicht erfasst sind mit den überbauten Flächen die noch vorhandenen Bauzonenreserven. Diese Aussage bedingt eine weitergehende, mit den Gemeinden zu verifizierende Auswertung des Stands der Überbauung unter Berücksichtigung der Nutzungsbestimmungen für die einzelnen Gebiete.

Versiegelte Flächen

Flächenversiegelung bezeichnet das Bedecken des natürlichen Bodens durch Bauwerke. Der Name bezeichnet die Tatsache, dass kein Niederschlag mehr von oben in den Boden eindringen kann.

Befestigte Flächen

Als befestigte Flächen werden Strassen, Wege, Trottoirs, weitere befestigte Gebäudeerschliessungen, öffentliche Parkplätze bezeichnet und gemäss den Kriterien der amtlichen Vermessung als Teil der Bodenbedeckung erfasst.

Beilage:

- Entwurf Kantonsratsbeschluss