

**Regionalverband für die
Interessen der Velofahrenden**
6370 Stans
Tel. 079 592 60 34
info@provelounterwalden.ch

Einwohnergemeinde Sarnen
Fachbereich Bau/Raumentwicklung
«Mitwirkung REK»
Rütistrasse 8
6061 Sarnen

planung@sarnen.ow.ch

Sarnen, 12. Juni 2023

Räumliches Entwicklungskonzept REK Sarnen – Einladung zur öffentlichen Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Einladung zur Mitwirkung wurde im Amtsblatt publiziert. Antworten werden bis 26. Juni 2023 erwartet.

Im Allgemeinen stellen wir fest, dass das REK aufgrund sorgfältiger Analyse erstellt worden ist. Wir bedanken uns beim Gemeinderat und den beteiligten Planungsbüros für den Weitblick, mit dem sie Sarnens Zukunft aufgleisen wollen.

In Sarnen haben sich wesentliche Teile der Verkehrsinfrastruktur in den vergangenen Jahrzehnten kaum weiterentwickelt. Potenziale, den daraus resultierenden Nachholbedarf wettzumachen, werden mit dem vorliegenden Dokument weitgehend ausgeschöpft. Um die Dorfattraktivität, die Siedlungsverträglichkeit und die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Dorf weiter zu erhöhen, ist es sinnvoll, Velo- und Fussverkehr sowie öV konsequent in den Mittelpunkt der Planung jedes einzelnen Quartiers zu stellen.

Unsere Kommentare und Anträge zu den einzelnen Kapiteln finden Sie auf den folgenden Seiten.

2. Sarnen im Wandel - aktuelle Herausforderungen

Allgemein: Die wichtigen Herausforderungen in der räumlichen Entwicklung von Sarnen sind gut erfasst und aufgezeigt.

Abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Die Forderungen aus dem **kantonalen Richtplan** sind grundlegend wichtig für die zukünftige Entwicklung des Lebensstandortes Sarnen. Der Verkehr ist ein grosses und sensibles Thema von enormer Wichtigkeit für die Bevölkerung und muss entsprechend berücksichtigt und vorausschauend geplant werden.

Dass das REK Sarnen die Umsetzung einer auf die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr ausgerichteten Siedlungsentwicklung anstrebt, begrüssen wir sehr. Die Stossrichtungen des **kantonalen Gesamtverkehrskonzepts** (GVK) werden übernommen und konkretisiert.

Das neue **Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz)** ist eine weitere gesetzliche Grundlage, welche Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen verpflichtet.

Nachhaltige Verkehrsplanung leistet immer auch einen Beitrag zu schonender Ressourcennutzung. Die aktuelle Energieknappheit und das sich generell verschärfende Klimaproblem verlangen, auf die Beiträge des REK Sarnen zur Umsetzung des **kantonalen Energie- und Klimakonzepts** explizit hinzuweisen.

Antrag: Massgebende Bestimmungen des nationalen Veloweggesetzes und des kantonalen Energie- und Klimakonzeptes sollen im REK benannt und berücksichtigt werden.

Spezifisches Entwicklungsthema öffentliche Räume und Strassenräume mit Defiziten

Neben den ortsprägenden Räumen in Sarnen Dorf und den Ortskernen sind nicht nur in sondern auch zwischen den Quartieren vermehrt Strassenräume aufzuwerten und für den Veloverkehr durchgängig und sicher zu gestalten. Bei der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr kommt den Strassenverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen eine grosse Bedeutung zu. Diese Strassenabschnitte sollen prioritär entwickelt werden.

Antrag: Die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr soll auf allen Strassen verbessert werden, jedoch prioritär auf den Strassenverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen.

Handlungsbedarf in den einzelnen Ortsteilen

Anträge zur Ergänzung:

Kägiswil: Die Verbesserung der Radwegerschliessung an Sarnen Dorf soll prioritär behandelt werden.

Sarnen Nord: Die Verminderung der Trennwirkung der Nordstrasse hat grosses Potenzial bezüglich Verkehrssicherheit der Schulkinder aus den nordöstlichen Quartieren und soll deshalb entsprechend angegangen werden.

Sarnen Ost: Die Durchlässigkeit zwischen den verschiedenen Quartieren soll auch für den Veloverkehr angestrebt werden.

Kirchhofen: Bei der Durchwegung der Siedlung Hofmatt soll auch der Veloverkehr berücksichtigt werden.

Wilten: die Wilerstrasse hat nebst dem Freizeitverkehr auch viel Potenzial für den Alltags- und Pendler-Veloverkehr. Auf dem Abschnitt Sarnen-Wilten braucht es mittelfristig eine gute Lösung zur sicheren und konfliktfreien Führung von Fuss- und Veloverkehr.

3. Sarnens Zukunft - räumliche Leitideen und Zukunftsbild

Die sechs Leitideen erfassen die wichtigen Stossrichtungen hin zu einem attraktiven Lebensraum Sarnen.

Die **Innenentwicklung** muss unbedingt im Einzugsgebiet von Bahn und Bus stattfinden, um die Belastung der Ortsteile durch den MIV zu regulieren und möglichst gering zu halten. Die Umsetzung der aufgezeigten Massnahmen erfordern in Zukunft eine entsprechend klare Haltung und starken politischen Willen.

Attraktive und sichere Strassenräume sind die Voraussetzung für die Erhöhung der Lebensqualität in allen Dorfteilen von Sarnen. Auch hier ist eine mutige Umsetzung der beschriebenen Massnahmen gefordert.

4. Sarnens Strategien – Handlungsfelder zu den Entwicklungsthemen

4.1 Die Siedlungsentwicklung in den einzelnen Ortsteilen wird mit sinnvollen Strategien angepasst an die verschiedenen Siedlungsentwicklungstypen verfolgt.

S2-6

Bei der Innenentwicklung in Gebieten mit kontinuierlicher Bautätigkeit und in Zentrumslagen vermissen wir als Massnahme das baurechtliche Ermöglichen von autoarmem Wohnen (Feld, Hofmatt, im Feld). Dies ist ein wertvolles Instrument zur Begrenzung der Verkehrsbelastung in dicht besiedelten Gebieten an gut mit dem öV erschlossenen Lagen

Antrag: Zukünftige Überbauungen sollen autoarm konzipiert werden. Entsprechende baurechtliche Bestimmungen sollen bei der Revision des Baureglements verfasst werden.

Das Thema Veloparkierung bei Wohnbauten wird im gesamten REK nirgends erwähnt. Benutzerfreundliche Veloabstellanlagen an geeigneten Standorten sind ein wichtiger Faktor für die Förderung des Veloverkehrs. Negative Beispiele gibt es in der Gemeinde Sarnen leider viele.

Antrag: Normgerechte und benutzerfreundliche Veloparkierungslösungen bei Wohnbauten werden über verbindliche Bestimmungen im Baureglement sichergestellt.

S9

Die Option S-Bahn-Haltestelle Sarnen Süd sollte nicht nur hinsichtlich der (saisonalen) Erschliessung des Seeufers für Freizeit und Naherholung geprüft werden. Die Haltestelle wäre ein optimaler Park and Ride Umstiegsort für Pendler aus den Ortsteilen Oberwilen und Wilen sowie aus den nördlichen Ortsteilen von Sachseln. Dieses Angebot würde eine ganzjährige Auslastung der S-Bahn-Haltestelle sichern.

Antrag: Ergänzung, dass sich die S-Bahn-Haltestelle Sarnen Süd als Park and Ride ganzjährig als Umstiegsort auf den öV eignet.

4.2 Arbeitsgebiete

Die gute Erreichbarkeit der Arbeitsplätze mit dem öV, dem Velo und zu Fuss ist eine wichtige Grundlage zur Begrenzung der Verkehrsbelastung. Mobilitätsmanagement ist dabei eine effiziente und sinnvolle Lenkungsmassnahme. Durch Parkplatzbewirtschaftung und spezielle Anreizsysteme für Velo- und öV-Nutzung kann die Zahl der Autopendler reduziert werden. Deshalb soll die Baubehörde die Ausarbeitung und verpflichtende Umsetzung von Mobilitätsmanagement bei grösseren Unternehmen einfordern.

Antrag: Bei grösseren Firmen, bei Verwaltung und verwaltungsnahen Betrieben ist ein Mobilitätsmanagement einzuführen.

Der Veloparkierung bei Unternehmen für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf ist in der Vergangenheit zu wenig Beachtung geschenkt worden. Benutzerfreundliche Veloabstellanlagen an geeigneten Standorten sind ein wichtiger Faktor für die Förderung des Veloverkehrs und damit die Begrenzung der Verkehrsbelastung. Entsprechende baurechtliche Bestimmungen müssen bei der Revision des Baureglements unbedingt formuliert werden.

Antrag: Normgerechte und benutzerfreundliche Veloparkierungslösungen bei Unternehmen für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf werden über verbindliche Bestimmungen im Baureglement sichergestellt.

4.3 Verkehr und Mobilität

Der Verkehr – vor allem der MIV - ist ein grosses und sensibles Thema für die Bevölkerung und ein wichtiger Faktor für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde Sarnen als attraktiver Lebensraum.

4.3.1 öV, MIV und Strassenraum

Die Strategien zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität mit platzsparenden und effizienten Verkehrsträgern begrüssen wir sehr. Den Anforderungen des fahrenden und ruhenden motorisierten Individualverkehrs ist dabei angemessen Rechnung zu tragen. Überhöhten Ansprüchen aus der Bevölkerung soll dabei jedoch mit einer klaren, überzeugten politischen Haltung zu den Strategien des REK begegnet werden.

V6 Mobilitätshub Bahnhof Sarnen

Die Erweiterung des Angebots von Veloabstellplätzen auf der Westseite des Bahnhofs Sarnen ist seit Jahren ein Anliegen von Pro Velo. Bei eingeschränkten Platzverhältnissen sind Doppelstockanlagen eine gute Lösung.

V8 Verkehrslenkung / V11 siedlungsorientierte Gestaltung / V13 Temporegime

Die genannten Massnahmen sind wichtig für die siedlungsverträgliche Verkehrsführung durch das Zentrum Sarnen. Die Umsetzung soll prioritär und mit einer klaren politischen Haltung erfolgen.

V7 öffentliche Sammelparkierung und V9 Haltestelle Zentralbahn Sarnen See

Eine S-Bahn-Haltestelle Sarnen Süd wäre ein geeigneter Standort für Park and Ride-Parkplätze für Pendler aus den Ortsteilen Oberwilen und Wilen sowie aus den nördlichen Ortsteilen von Sachseln. Dieses Angebot würde eine ganzjährige Auslastung der S-Bahn-Haltestelle sichern (siehe Antrag zu S9).

V12 wichtige Verbindungen

Die Brünig-, Schwander- und Wilerstrasse sollen für den Velo- und Fussverkehr nicht nur gute Bedingungen im Bereich von Querungen und Haltestellen bieten. Auch als Verbindung zwischen den Ortsteilen sollen diese Strassenabschnitte attraktive und sichere Führungen für den Fuss- und Veloverkehr bieten. Dabei sollen Fussgänger und Velofahrende der jeweiligen Topographie entsprechend entflechtet geführt werden, um Konflikte zu vermeiden und die Sicherheit zu gewährleisten. Das GVK mit der Planungshilfe für Velorouten gibt die entsprechenden Standards vor.

Antrag: Die Strassenverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen sollen prioritär hinsichtlich Attraktivität und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr optimiert werden.

V14 Trennwirkung Nordstrasse

Eine verbesserte Verbindung für Fussgänger und Velofahrende zwischen den Zentrumsgebieten Sarnen Nord und Türlacher / Dorfkern Sarnen hat grosses Potenzial bezüglich Verkehrssicherheit der Schulkinder aus den nordöstlichen Quartieren. Bei der Umsetzung wird lediglich eine à Niveau-Querung für Zufussgehende genannt.

Antrag: Die à Niveau-Querung der Nordstrasse soll auch für den Veloverkehr nutzbar sein.

4.3.2 Fuss- und Veloverkehr

Die Begünstigung des Fuss- und Veloverkehrs als Grundlage für die tägliche Mobilität bedingt ein attraktives und sicheres Wegnetz. Die seit Jahrzehnten bekannten und unveränderten Defizite der Veloinfrastruktur sind im REK gut ausgewiesen.

Von den fünfzehn im kommunalen Verkehrsrichtplan 2012 enthaltenen «Massnahmen Radverkehr» sind bisher nur ein paar wenige umgesetzt worden. Wir erwarten, dass dem Veloverkehr in und um Sarnen in Zukunft mehr Beachtung geschenkt wird.

Antrag: Die gefassten Ziele und daraus resultierenden Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs sollen kontinuierlich und konsequent verfolgt und umgesetzt werden.

Bei der Ausgangslage fehlt der Hinweis auf das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz), welches Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen verpflichtet.

Antrag: Das Nationale Veloweggesetz soll bei der Ausgangslage erwähnt und bei den Strategien berücksichtigt werden.

Karteneintrag auf S. 71

Die Abbildung der kantonalen Velofreizeitrouten von Schweiz Mobil (orange) ist nicht korrekt und soll korrigiert werden.

Antrag: Ergänzung der Pläne mit den fehlenden Streckenabschnitten.

Antrag: Die kommunalen Veloalltags- und Velokomfortrouten sollen in den kommunalen Verkehrsrichtplan überführt werden.

Bei den Velokomfortrouten ist eine Veloverbindung über die Goldmattstrasse zum See eingezeichnet. Die Führung über den schmalen Fussweg am Ende der Goldmattstrasse ist nicht sinnvoll und wurde im Rahmen der Vernehmlassung zum kommunalen Verkehrsrichtplan 2012 bereits beanstandet. Mit Schreiben vom 6.9.2012 hat der Gemeinderat den Antrag, die Veloroute über den Goldmattweg zu führen, gutgeheissen.

Antrag: Anpassung des Karteneintrags mit Führung der Velokomfortroute über den Goldmattweg.

Gute Vernetzung der Ortsteile und Quartiere mit Fuss- und Veloverkehr

Das Alltagsnetz als vorwiegend lokales Netz für den Pendlerverkehr (Schüler, Erwerbstätige) sowie für den Ziel/Quell-Verkehr (Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen) soll in Sarnen kontinuierlich verbessert werden. Dazu gehören auch benutzerfreundliche Veloabstellanlagen an geeigneten Standorten im öffentlichen und privaten Raum.

Antrag: Normgerechte Veloparkierungslösungen für Wohnbauten, Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum, bei Schulen und Freizeitanlagen und bei Haltestellen des öV werden über verbindliche Bestimmungen im Baureglement sichergestellt.

FVV1 kantonale Veloalltagsroute

Die Realisierung eines durchgehenden Alltags-Velonetzes ist eine sehr wichtige und leider seit Jahren verschleppte Massnahme. Hier braucht es grosse politische Unterstützung, auch von Seiten des Gemeinderates, um die Prioritäten zugunsten des Veloverkehrs zu erhöhen.

FVV2 kantonale Velofreizeitroute

Zwischen Wilen und Stalden bietet sich die Endlosenstrasse als geeignetere Veloverbindung an. Kanton und Schweiz Mobil prüfen die Umlegung der Velolandroute 73 über die Endlosenstrasse.

Antrag: Velofreizeitroute von Oberwilen Sagenmatt nach Stalden kritisch überprüfen. Velofreizeitroute von Wilen nach Stalden über die Endlosenstrasse prüfen.

FVV3 kommunale Veloalltagsroute

Die prioritäre Realisierung einer durchgehenden Route in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahn durch Sarnen Dorf erscheint attraktiv. Die Verbreiterung des Rad-Gehweges entlang der Bahnlinie zwischen Spital und Bahnhof ist ein guter Beitrag in diese Richtung. Uns ist nicht klar, wie die Veloführung über den Bahnhofplatz und die Markt- und Gartenstrasse prioritär geführt werden soll.

Bei der Priorisierung dieser Route darf nicht vernachlässigt werden, dass die Veloführung über die Brünigstrasse ein ebenso wenn nicht grösseres Potenzial im Veloalltagsverkehr hat. Der Bezug zu Dorfzentrum und Schulen ist auf der Brünigstrasse deutlich grösser.

Antrag: Kritische Beurteilung des Nutzens dieser Veloalltagsroute hinsichtlich Priorisierung, Attraktivität und sicherer Führung des Veloverkehrs.

FVV5 öffentliche Veloabstellanlagen

Die Förderung des Velos als hochwertiges Verkehrsmittel gelingt nur mit der gleichzeitigen Schaffung von Veloabstellanlagen an idealen Standorten im öffentlichen Raum und an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Entsprechende Bestimmungen sollen bei der Revision des Baureglements aufgenommen werden.

Antrag: Normgerechte und benutzerfreundliche Veloparkierungslösungen im öffentlichen Raum, bei Freizeitanlagen und an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden über verbindliche Bestimmungen im Baureglement sichergestellt.

4.4 öffentlicher Raum

Der öffentlich zugängliche Raum soll von hoher Aufenthaltsqualität sein und die Vernetzung der einzelnen Freiräume verbessert werden. Dabei kommt der für Fussgänger und Velofahrende attraktiven Umgestaltung der Strassenräume eine hohe Bedeutung zu.

5. Synthese – die Entwicklung in den Ortsteilen

Pläne der Ortsteile

- die kantonalen Velorouten sind nicht überall korrekt eingezeichnet.
- Piktogramme für Veloabstellplätze auf der Westseite des Bahnhofs Sarnen sowie bei den Sportanlagen Seefeld fehlen.

Antrag: Die Pläne sollen entsprechend korrigiert werden.

- Im Dorfzentrum von Sarnen fehlen Veloabstellmöglichkeiten weitgehend. In Abstimmung mit dem lokalen Velonetz und der Siedlungsentwicklung helfen attraktive öffentliche Veloparkieranlagen an verkehrsgünstiger Lage, den Mobilitätsvorteil des Velos zu stärken.

- Es fehlen Veloabstellanlagen bei den Bushaltestellen in Kägiswil, Stalden, Wilen, Oberwilen und ev. Ramersberg (topografisch geeignet mit entsprechender Pendlerfrequenz).

Antrag: Die Veloabstellmöglichkeiten im Dorfzentrum und an den öV-Haltestellen sind zu verbessern.

5.1 Kägiswil

Es fehlen Querungsmöglichkeiten der Brünigstrasse für Fussgänger und Velofahrende als Verbindung zu Wanderwegen und Velorouten am Wichelsee.

Antrag: Prüfung von Querungshilfen auf der Brünigstrasse in Kägiswil Dorf.

5.2 Sarnen Kirchhofen

Bei der baulichen Entwicklung Hofmatt soll die Verbindung auf die östliche Seite der Sarneraa und ins Dorfzentrum auch für Velofahrende ausgestaltet werden. Eine Veloführung aus der Hofmatt auf den Sarneraaweg über die Rütistrasse ist ungeeignet, da die zeitweise stark befahrene Rütistrasse zwei Mal gequert werden müsste. Velofahrende würden dies vermeiden und die Sarneraa-Brücke auf dem Trottoir fahrend überqueren. Dies gilt es vorausschauend zu vermeiden.

Antrag: Verbindung von der Hofmatt auf die östliche Seite der Sarneraa für Fuss- und Veloverkehr erstellen.

6. weiteres Vorgehen – planerische Prioritäten

Entlastung von Arbeits- und Pendlerverkehr

Um Sarnen Nord vom motorisierten Pendlerverkehr zu entlasten, sind Umfahrungen nicht die einzige Lösung. Weitere Massnahmen zur Lenkung des Mobilitätsverhaltens sind ebenso wichtig. Die gute Erreichbarkeit der Arbeitsplätze mit dem öV, dem Velo und zu Fuss ist eine wichtige Grundlage zur Begrenzung der Verkehrsbelastung. Mobilitätsmanagement ist dabei eine effiziente und sinnvolle Lenkungsmassnahme. Durch Parkplatzbewirtschaftung und spezielle Anreizsysteme für Velo- und öV-Nutzung kann der Pendlerverkehr reduziert werden. Deshalb soll die Baubehörde die Ausarbeitung und verpflichtende Umsetzung von Mobilitätsmanagement bei grösseren Unternehmen einfordern.

Antrag: Weitere Lenkungsmassnahmen wie Mobilitätsmanagement in die Planungsempfehlungen übernehmen.

Durchgehende Veloalltagsroute

Die prioritäre Realisierung einer durchgehenden Route in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahn auf den Gemeindestrassen erscheint attraktiv. Die Verbreiterung des Rad-Gehweges entlang der Bahnlinie zwischen Spital und Bahnhof ist ein guter Beitrag in diese Richtung. Uns ist nicht klar, wie die Veloführung über den Bahnhofplatz und die Markt- und Gartenstrasse prioritär geführt werden soll.

Bei der Priorisierung dieser Route darf nicht vernachlässigt werden, dass die Veloführung über die Brünigstrasse ein ebenso wenn nicht grösseres Potenzial im Veloalltagsverkehr hat. Der Bezug zu Dorfzentrum und Schulen ist auf der Brünigstrasse deutlich grösser.

Antrag: Kritische Beurteilung des Nutzens dieser Veloalltagsroute hinsichtlich Priorisierung, Attraktivität und sicherer Führung des Veloverkehrs.

Sichere und attraktive Strassenräume

Aus Velosicht haben sichere und attraktive Strassenräume höchste planerische Priorität. Spätestens seit dem kantonalen Radroutenkonzept von 1996 sind entsprechende Massnahmen zwar behördenverbindlich gefordert jedoch nie umgesetzt worden. Wir erwarten eine klare politische Haltung des Gemeinderats und der zuständigen Behörden zu diesem Thema.

Antrag: Die Umgestaltung der wichtigsten Strassenräume in und zwischen den Ortsteilen soll gemeinsam mit dem Kanton mit hoher Priorität weiterverfolgt werden.

Bau- und Zonenreglement

Zur konsequenten Förderung des Veloverkehrs gehört wie bereits mehrfach erwähnt ein ausreichendes Angebot an benutzerfreundlichen Veloabstellanlagen an attraktiven Standorten. Dies kann nur erreicht werden durch griffige baurechtliche Bestimmungen zur Veloparkierung bei Wohnbauten, Dienstleistungs-, Gewerbe und Verkaufsbetrieben, im öffentlichen Raum, bei Schulen und Freizeitanlagen und bei Haltestellen des öV.

Antrag: Normgerechte Veloparkierungslösungen für Wohnbauten, Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum, bei Schulen und Freizeitanlagen und bei Haltestellen des öV werden über verbindliche Bestimmungen im Baureglement sichergestellt.

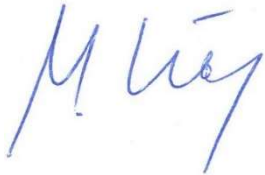
Die hohe Anzahl Pflichtparkplätze und der dafür benötigte Platz werden bei Verdichtungsprojekten zu Problemen führen. Das Fördern von unterirdischen Autoparkplatzanlagen darf nicht die einzige Lösung sein. Vielmehr ist autoarmes Wohnen an zentralen Lagen zu fördern und die Anzahl der Pflichtparkplätze zu senken.

Antrag: Zeitgemässe Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement sollen autoarmes Wohnen ermöglichen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge zugunsten einer verbesserten Lebensqualität und höherer Verkehrssicherheit in Sarnen und wünschen Gemeindevertretern und Behörden Mut, Konsequenz und Durchhaltewillen bei der Umsetzung.

Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Küng', written in a cursive style.

Monika Küng
Präsidentin Pro Velo Unterwalden