

Pro Velo Unterwalden
6370 Stans
info@provelounterwalden.ch

Gemeinde Giswil
Bau und Infrastruktur
Bahnhofplatz 1
6074 Giswil

Per Mail an: rene.kiser@giswil.ow.ch

Sarnen, 15. September 2023

Mitwirkung Masterplan Giswil

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Amtsblatt wurde zur Mitwirkung am Masterplan eingeladen. Unsere Anregungen reichen wir innerhalb der gesetzten Mitwirkungsfrist bis zum 19. September ein.

Es freut uns, dass die Einwohnergemeinde den Masterplan erstellt hat und umsetzen will. Im Allgemeinen stellen wir fest, dass der Masterplan sorgfältig ausgearbeitet wurde und die Inhalte entsprechend umfangreich sind.

Schweizweit gibt es einen generellen Trend zur stärkeren Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehr insbesondere bei der innerörtlichen Planung. Auch wird der in den vergangenen Jahrzehnten immer grösser gewordene Platzbedarf für den Autoverkehr vermehrt kritisch hinterfragt. In Giswil haben sich wesentliche Teile der Verkehrsinfrastruktur in den vergangenen Jahrzehnten kaum weiterentwickelt. Potenziale, den daraus resultierenden Nachholbedarf wettzumachen, werden mit dem vorliegenden Plan nicht voll ausgeschöpft. Um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Dorf weiter zu erhöhen, ist es sinnvoll, Fuss- und Veloverkehr sowie öV konsequenter in den Mittelpunkt der Planung jedes einzelnen Quartiers zu stellen.

Ausserdem vermissen wir einen Abgleich mit dem Gesamtverkehrskonzept sowie dem Klima- und Energiekonzept des Kantons. Im Rahmen der notwendigen Überarbeitungen empfehlen wir eine stärkere Berücksichtigung dieser richtungweisenden Dokumente. Der Beitrag nachhaltiger Infrastruktur- und Verkehrsplanung zur Bewältigung unserer Energie- und Klimaprobleme sollte nicht unterschätzt werden.

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

1 Einleitung

1.3 Grundlagen

Antrag:

Das Kapitel «Grundlagen» soll ergänzt werden.

Begründung:

Kanton und Bund machen Vorgaben für die Erarbeitung des Masterplans. Es existieren weiter auf Bundesebene eine Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung, die ebenfalls wichtig sind und erwähnt werden sollten. **Vor allem ist auch das neue Veloweggesetz des Bundes relevant.**

Antrag:

Der Masterplan soll mit dem Gesamtverkehrskonzept sowie dem Energie- und Klimakonzept des Kantons abgeglichen und entsprechend überarbeitet werden. Auf beide Konzepte soll auch im Kapitel Grundlagen eingegangen werden.

Begründung:

Die beiden neuen Konzepte des Kantons sind auch für Siedlungs- und Verkehrsfragen auf kommunaler Ebene richtungsweisend. Sie sollen dementsprechend prominent in die Planungswerke der Gemeinden einfließen.

Allgemeines

Antrag:

Anstelle «Langsamverkehr» ist konsequent «Fuss- und Veloverkehr» einzusetzen.

Begründung:

Der Begriff «Langsamverkehr» ist nicht mehr zeitgemäss. Ausserdem führt der Begriff zu ungenauen Aussagen, da nicht klar ist, ob Fussverkehr oder Veloverkehr oder beides gemeint ist.

3 Analyse

3.5 Verkehr und Mobilität

Wir stellen fest, dass im Vergleich zu anderen Bereichen die Analyse im Bereich «Verkehr und Mobilität» kaum ausgeführt ist.

Antrag:

Der Masterplan soll im Bereich Verkehr und Mobilität um eine Beschreibung der Ausgangslage und eine sorgfältige Analyse ergänzt werden. Folgende Punkte sollen für das ganze Gemeindegebiet systematisch erfasst werden:

- Fussverkehr (nicht nur Wanderwege)
- Veloverkehr inkl. Veloparkierung
- Schulwege
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr (MIV) inkl. MIV-Parkierung und dessen Bewirtschaftung
- Verkehrssicherheit und Siedlungsverträglichkeit
- Bestimmungen des Bau- und Zonenreglements
- Abgleich mit den kantonalen Gesamtverkehrskonzept und Energie- und Klimakonzept

Begründung:

Aufgrund der sehr engen Verbindung zwischen Siedlung und Verkehr vermissen wir die Grundlagen und eine fundierte Analyse betreffend Verkehr und Mobilität oder klare Aussagen dazu. Eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist nur mit einer umfangreichen Analyse im Verkehrs- und Mobilitätsbereich möglich. Betreffend Veloverkehr verweisen wir auf das Nationale Veloweggesetz (VWG), welches seit 1. Januar 2023 in Kraft ist. Das Gesetz sieht vor, dass das Velowegnetz geplant und gebaut werden muss.

4 Entwicklungsstrategie

4.1 Nachhaltige Entwicklung

Bei der nachhaltigen Entwicklung im Bereich Verkehr und Mobilität hat die Gemeinde Giswil als Energiestadt-Mitglied einige Möglichkeiten und Verpflichtungen.

Antrag:

neue Massnahme M1.x Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs fördern.

Begründung:

Für den Fuss- und Veloverkehr braucht es primär eine attraktive und sichere Infrastruktur. Es gibt jedoch diverse weitere Möglichkeiten, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Dank gezielten Massnahmen und Kampagnen wird u.a. ein sicherer und sinnvoller Schulweg gefördert. Dies ist auch eine wichtige Voraussetzung, dass die unnützen und gefährlichen Elterntaxis verhindert werden können. Die Fuss- und Veloverkehrsförderung in den Schulen erachten wir als zentral.

Beispiele von Förder-Massnahmen:

- Programm «clever unterwegs» der Albert Koechlin Stiftung
www.cleverunterwegs.ch
- Kampagnen von Pro Velo: Cyclomania, bike to work, Bike2school, Defi Velo
www.pro-velo.ch
- Kampagnen des VCS Verkehrs-Club der Schweiz:
zu Fuss zur Schule, Walk to school, Pedibus, Velobus
www.schulwege.ch

Antrag:

neue Massnahme M1.x Velo- und Cargovelo-Verleihsysteme werden eingeführt.

Begründung:

Ein Veloverleih-System sowie die Möglichkeit, Cargovelos auszuleihen sind ein Mobilitätsgrundangebot einer zukunftsorientierten Gemeinde.

Beispiele von Verleihsystemen:

- nextbike www.nextbike.ch
- Bikesharing und Cargovelos von «clever unterwegs» der Albert Koechlin Stiftung
www.cleverunterwegs.ch/veloverkehr

Antrag:

neue Massnahme M1.x Die Gemeinde fördert den Einsatz von E-Cargovelos in Verwaltung, verwaltungsnahen Betrieben und weiteren Betrieben.

Begründung:

Transporte und Kundenbesuche können klimafreundlich mit dem Cargovelo statt mit dem Auto oder Kleintransporter erledigt werden.

- Programm «clever unterwegs im Veloverkehr» der Albert Koechlin Stiftung
www.cleverunterwegs.ch/veloverkehr

Antrag:

neue Massnahme M1.x Mobilitätsstationen an zentralen Standorten und in Quartieren einrichten.

Begründung:

Ein Fahrzeug-Sharing-Angebot ist ein Mobilitätsgrundangebot einer zukunftsorientierten Gemeinde.

- Mobility www.mobility.ch
- Die Albert Koechlin Stiftung (AKS) setzt sich ein, um mit Partnern Mobilitätsstationen in Quartieren einzurichten www.cleverunterwegs.ch/quartier

Antrag:

neue Massnahme M1.x Bei grösseren Firmen und bei Verwaltung und verwaltungsnahen Betrieben ist ein Mobilitätsmanagement einzuführen.

Begründung:

Mobilitätsmanagement ist eine effiziente und sinnvolle Lenkungsmassnahme in der modernen Verkehrsplanung. Dadurch wird das individuelle Mobilitätsverhalten zielorientiert beeinflusst und der Verkehr gestaltet, noch bevor dieser entsteht.

- Programm «clever unterwegs im Unternehmen» der Albert Koechlin Stiftung
www.cleverunterwegs.ch/unternehmen

4.2 Siedlungsentwicklung

4.2.4 Arbeiten

Antrag:

neue Massnahme M2.x Bei Dienstleistungsbetrieben und Gewerbe wird Mobilitätsmanagement gefördert.

Begründung:

siehe 4.1

4.2.6 Öffentlicher Raum und Freiraum

Antrag:

neue Massnahme M2.x Die Siedlungsverträglichkeit der Verkehrsinfrastruktur wird erhöht, um eine möglichst hohe Aufenthalts- und Lebensqualität zu ermöglichen.

Begründung:

Um eine hohe Aufenthaltsqualität in den diversen Ortsteilen zu erreichen, sind siedlungsverträgliche Strassen nötig. Entsprechende Gestaltung und Verkehrsberuhigung haben einen positiven Einfluss auf Gesundheit (weniger Lärm), Verkehrssicherheit und Lebensqualität.

Antrag:

neue Massnahme M2.x Verkehrsberuhigung wird konsequent umgesetzt.

Begründung:

Verkehrsberuhigungen bringen Lebensqualität für die Wohnbevölkerung und erhöhen die Verkehrssicherheit für alle. In allen Dorfteilen soll innerorts Tempo 30 zum Standard werden. Geeignete Quartierstrassen sollen zu Begegnungszonen werden.

4.3 Innenentwicklung

4.3.4 Quartierpläne

Bemerkung:

Quartierpläne erachten wir als optimales Instrument, um diverse sinnvolle Massnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität zu fördern oder zu fordern, z.B. Veloparkierung, Mobilitätsmanagement oder Mobilitätsstationen.

4.4 Öffentliche Infrastruktur und Versorgung

Bemerkung:

Eine attraktive Veloparkierung ist bei Gebäuden der öffentlichen Hand und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zentral und hat Vorbildcharakter.

4.5 Verkehr und Mobilität

4.5.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Antrag:

L 5.1 Für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung setzt sich die Gemeinde ein für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, die gute Erschliessung der verschiedenen Siedlungsgebiete sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

M 5.1 Die Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung der Brünigstrasse zur Erhöhung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität wird gemäss den Ergebnissen des Studienauftrags zur Zentrumsentwicklung umgesetzt.

L 5.2 Mittels Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung wird die Brünigstrasse so aufgewertet, dass sie ihrer Funktion als Zentrum für Wirtschaft und Versorgung gerecht wird, die störende Trennwirkung reduziert wird und die Aufenthaltsqualität verbessert wird.

Begründung:

Eine optimale Gestaltung ist nur mit entsprechenden verkehrsberuhigenden Massnahmen sinnvoll. Die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit und die Gesundheit (weniger Lärm) werden dadurch erhöht.

Antrag:

M 5.2 Es werden Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Reduktion der Lärmbelastung auf allen kritischen Strassenabschnitten geprüft und umgesetzt.

Bemerkung:

Es wird nicht klar aufgezeigt, welche Abschnitte als kritisch gelten.

Antrag:

M 5.3 Die Gemeinde erstellt einen Verkehrsrichtplan, der den Ausbau- und Ergänzungsbedarf im Strassen- und Fuss- und Veloverkehrsnetz aufzeigt. Bestandteile sind:

- die Fuss- und Wanderwege inkl. Alltagswege, die die verschiedenen Ortsteile miteinander verbinden und die Schulwege;
- die Radwege und –streifen.

Antrag:

M 5.4 Plätze und wichtige Naherholungsgebiete sind ins Fuss- und Veloverkehrsnetz einzubinden.

Antrag:

M 5.5 Die Ortseinfahrten sind im Rahmen von Erneuerungsarbeiten aufzuwerten und die Torwirkung zu verbessern.

Antrag:

neue Massnahme M5.x Die Verlagerung des MIV auf den ÖV wird gefördert.

Begründung:

Der zu erwartende Mehrverkehr in den nächsten Jahren soll gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept verlagert und verträglich gestaltet werden. Diesem Punkt ist Rechnung zu tragen.

Antrag:

neue Massnahme M5.x Eine lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung ist in der ganzen Gemeinde zu realisieren.

Begründung:

Es ist nicht mehr zeitgemäss, kostenlose Parkplätze anzubieten.

Antrag:

4.5.2 Fuss- und Veloverkehr

Begründung:

Auf den Begriff «Langsamverkehr» sollte verzichtet werden.

Antrag:

L5.5 Es wird eine attraktive Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Dem Schulweg wird ein besonderes Augenmerk geschenkt.

Bemerkung:

Die Infrastruktur besteht nicht nur aus Wegen, sondern auch aus Querungsanlagen und Radstreifen etc.

Antrag:

M5.7 Bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, insbesondere Schulwegverbindungen, werden bezüglich Zustands und Sicherheit überprüft und nach Bedarf aufgewertet.

Bemerkungen:

Im Bereich der Schulwege empfehlen wir eine Ist-Analyse. Diverse Defizite bezüglich Attraktivität und Sicherheit sind der lokalen Bevölkerung bekannt.

Falls keine separate Verkehrsführung des MIV möglich ist, soll sich die Gemeinde konsequent für mehr Verkehrssicherheit dank Verkehrsberuhigung einsetzen.

Fuss- und Veloverkehr sollen in Zukunft bei Unterhalts- und betrieblichen Fragen eine höhere Priorität geniessen (Markierungen und Signalisation, Gestaltung von Randabschlüssen, Parkierung, Winterdienst usw.).

Antrag:

neue Massnahme M 5.x Bestehende Veloparkierungsanlagen werden gemäss geltenden Normen und Erfahrungen geprüft und bei Bedarf aufgewertet. Weiter werden normgerechte Veloparkierungslösungen über das Baureglement gefordert.

Begründung:

Für Wohnbauten, für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum soll die Veloparkierung mindestens nach Norm erfolgen. Es ist wichtig, dass genügend Veloparkierungsanlagen in guter Qualität vorhanden sind.

Antrag:

neue Massnahme M5.x Schaffung einer attraktiven Route für den Veloverkehr zwischen Giswil und Kaiserstuhl.

Begründung:

Die offizielle Veloroute von Giswil nach Kaiserstuhl ist extrem steil und somit unattraktiv. Die Realisierung des Kaiserstuhl-Tunnels ergibt die Chance, eine attraktive alternative Route für den Veloverkehr zwischen Giswil und Kaiserstuhl zu schaffen. Um die Strecke velofreundlicher zu machen ist u.a. eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Hauptstrasse zwischen Giswil und Kaiserstuhl (-Lungern) zwingend.

Bemerkung

Anträge zu Kampagnen, Veloverleih-Systeme, E-Cargovelo Förderung sind unter Kapitel 4.1 Nachhaltige Entwicklung zu finden. Alternativ könnten diese hier ausgeführt werden.

4.7 Tourismus und Freizeit

Antrag:

L7.4 Der sanfte Tourismus mit gepflegten Wanderwegen, Velo- und Bikerouten wird gefördert.

Begründung:

Touristen und Freizeitvelofahrende sind nicht nur mit dem Bike unterwegs. Familien mit kleineren Kindern z.B. befahren bevorzugt normale Velorouten.

Antrag:

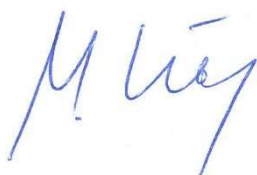
neue Massnahme M7.x: Die Gemeinde setzt sich ein, dass die Strasse Giswil – Forst – Sarnen verkehrsberuhigt und für den Fuss- und Veloverkehr sicherer wird.

Begründung:

Die aktuelle Verkehrslage ist oft gefährlich, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge zugunsten von mehr Lebensqualität und Verkehrssicherheit. Bei Rückfragen oder für Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Monika Küng
Goldmattweg 14
6060 Sarnen

m.kueng@provelounterwalden.ch

Vorstandsmitglied Pro Velo Unterwalden