

Einwohnergemeinde
Fachbereich Bau/Raumentwicklung



Postfach 1263
6061 Sarnen
www.sarnen.ch

Räumliches Entwicklungskonzept REK Sarnen

Bericht zum Mitwirkungsverfahren

21.11.2023



Impressum:

Kontakt: Einwohnergemeinde Sarnen
 Fachbereich Bau/Raumentwicklung
 Rütistrasse 8
 Postfach 1263
 6061 Sarnen

Bearbeitung: urbanista.ch
 Seestrasse 367
 8038 Zürich

Inhalt

1	Ausgangslage.....	4
2	Formen der Beteiligung.....	4
3	Mitwirkende.....	7
4	Eingaben und Stellungnahmen Gemeinde.....	8
	4.1.1 REK Sarnen allgemein	8
	4.1.3 Sarnen im Wandel.....	11
	4.1.4 Sarnens Zukunft.....	12
4.2	Strategien	14
	4.2.1 Ortsentwicklung.....	14
	4.2.2 Arbeitsgebiete.....	19
	4.2.4 Verkehr und Mobilität – Allgemein	23
	4.2.5 Verkehr und Mobilität – ÖV, MIV und Strassenraum	24
	4.2.6 Weitere Verkehrsthemen.....	29
	4.2.8 Verkehr und Mobilität – Fuss- und Veloverkehr	31
	4.2.9 Öffentlicher Raum und Freiraum.....	35
	4.2.10 Landschaft	37
4.3	Synthese	38
	4.3.1 Allgemein.....	38
	4.3.2 Kägiswil.....	38
	4.3.3 Sarnen Nord, Bitzighofen.....	39
	4.3.4 Sarnen Ost	41
	4.3.5 Sarnen Dorfkern und Seefeld	43
	4.3.6 Kirchhofen, Sonnenberg	45
	4.3.7 Ramersberg.....	47
	4.3.8 Stalden.....	47
	4.3.9 Wilen, Oberwilen	47
4.5	Weiteres Vorgehen: Verankerung der Inhalte und planerische Prioritäten.....	49
5	Mitwirkung Kinder und Jugendliche	50
	5.1 Verkehr und Mobilität	50
	5.2 Öffentlicher Raum und Freiraum	51
	5.3 Wohnen.....	52
6	Fragen der Gemeinde.....	54
	6.1 Frage 1: Gebiete für die Innenentwicklung.....	54
	6.2 Frage 2: Gebiete zur Wohnraumentwicklung	54
	6.3 Frage 3: Wirtschaftsstandort Sarnen Nord.....	55
	6.4 Frage 4: Arbeits- und Pendlerverkehr in Sarnen Nord	55
	6.5 Frage 5: Nutzungen am Seeufer	56
	6.6 Frage 6: Erschliessung Seefeld, Sarnen Süd	56
	6.7 Frage 7: Prioritätensetzung.....	57

1 Ausgangslage

Am 23. Mai 2023 wurde der vom Einwohnergemeinderat Sarnen verabschiedete Entwurf des Räumlichen Entwicklungskonzepts REK Sarnen zur Mitwirkung veröffentlicht. Das REK Sarnen zeigt die beabsichtigten räumlichen Entwicklungen in der Gemeinde Sarnen in den Themengebieten Ortsentwicklung, Arbeitsgebiete, Verkehr und Mobilität, Öffentlicher Raum und Freiraum sowie Landschaft in den nächsten 15 Jahren und teilweise darüber hinaus auf. Das Konzept bildet die Grundlage für die anschliessende Nutzungsplanung im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2025.

Gestützt auf das Raumplanungsgesetz fordert der Kanton bei der Erarbeitung der Masterpläne und Entwicklungskonzepte, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise einzubeziehen ist.

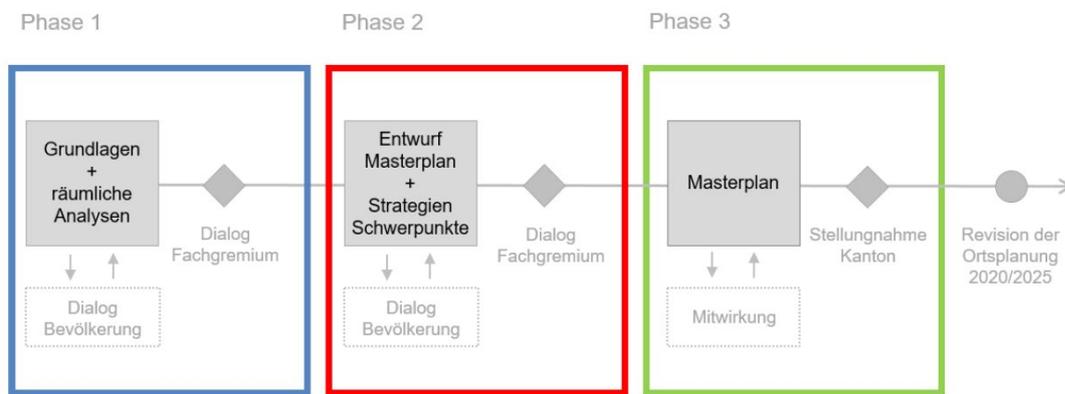


Abbildung 1: Planungsprozess mit Bevölkerungsbeteiligung, Arbeitshilfe Masterplan Gemeinden, Amt für Raumentwicklung und Energie, 2020

Mit dem vorliegenden Bericht werden die Eingaben zur Mitwirkung zusammengefasst. Der Einwohnergemeinderat nimmt zu den einzelnen Punkten aus den Eingaben Stellung. Die Originalfassungen liegen der Gemeinde vor und werden für die weiteren Planungsschritte bei Bedarf konsultiert.

Verschiedene Eingaben sind für die hier vorliegende Konzeptebene zu spezifisch, weshalb sie in nachfolgende Planungsphasen mitgenommen werden. Der Einwohnergemeinderat bedankt sich für das Interesse sowie die zahlreichen und teilweise umfangreichen Eingaben.

2 Formen der Beteiligung

Nachdem die Erarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) mit einer Informationsveranstaltung und anschliessenden Quartiersspaziergängen gestartet wurde (Phase 1), wurde der Dialog mit der Bevölkerung in einer Strategiewerkstatt am 6. Juli 2022 weitergeführt (Phase 2). Diese informellen Beteiligungsformate halfen der Gemeinde bei der Erarbeitung des REK Sarnen. Für den Entwurf des REK Sarnen (Phase 3) wurde eine formelle Beteiligung durchgeführt. Diese wird durch den vorliegenden Bericht dokumentiert.



Abbildung 2: Dokumentation eines Quartiersspaziergangs

Am 30. Mai 2023 wurde die interessierte Sarnener Bevölkerung an einer Informationsveranstaltung über die im REK Sarnen aufgeführten Entwicklungen informiert. Vom 25.5.-26.6.2023 wurde das REK Sarnen sowie der zugehörige Planungsbericht während 30 Tagen öffentlich zur Mitwirkung aufgelegt und es konnten Eingaben dazu gemacht werden. Die Eingaben konnten digital über die Webseite der Ortsplanungsrevision eingereicht oder schriftlich (per Email oder Brief) an die Gemeinde Sarnen geschickt werden.



Abbildung 3: Die Bevölkerung informiert sich am 30. Mai 2023 an Plakatwänden über die Strategien des REK Sarnen

Zur Mitwirkung aufgelegt wurden folgende Dokumente:

- Räumliches Entwicklungskonzept REK Sarnen, Exemplar zur Mitwirkung, Mai 2023
- Planungsbericht zum REK Sarnen, Stand 23.05.2023
- Lesehilfe und Leporello zur Mitwirkung

Lesehilfe: Sarnens Strategien
 Die Strategien sind die Kernelemente des REK Sarnen, wenn es um das gesamte Gemeindegebiet geht. In fünf Themengebiete aufgeteilt, werden die gewünschten Entwicklungen in der Gemeinde Sarnen aufgeführt.
 5 Strategiekarten, aufgeteilt nach Themengebiet (ab S. 39)
 Ortsentwicklung | Arbeitsgebiete | Verkehr & Mobilität
 Öffentlicher Raum & Freiraum | Landschaft

Lesehilfe: Synthese
 In der Synthese werden alle Strategien zusammengefasst und die den Strategien entsprechende angestrebte Gesamtentwicklung der Ortsteile/Quartiere dargestellt.
 7 Synthesekarten, aufgeteilt in Ortsteile/Quartiere (ab S. 93)
 Käggwil | Sarnen Nord, Türbacher, Bittrighofen | Sarnen Ost
 Sarnen Dorfkeim & Seefeld | Kirchhofen, Sonnenberg | Stalden
 Ramersberg | Wilen, Oberwilen

Mitwirkung REK Sarnen
 Vom 25. Mai - 26. Juni 2023 findet die öffentliche Mitwirkung zum Entwurf des REK Sarnen statt. Der Entwurf des REK Sarnen sowie der zugehörige Planungsbericht sind auf der Webseite www.ortsplanung-sarnen.ch veröffentlicht. Eventuelle dort können Sie digital eine Mitwirkungseingabe verfassen und absenden. Es besteht auch die Möglichkeit, Eingaben per Post an die untenstehende Adresse abzugeben.
 Direkt zur digitalen Mitwirkung:

www.ortsplanung-sarnen.ch/veranstaltungen/mitwirkung
 Ihre Mitwirkungseingabe wird anonymisiert im formalen Mitwirkungsbericht aufgenommen und behandelt. Der Mitwirkungsbericht wird durch den Einwohnergemeinderat verabschiedet und im Herbst 2023 veröffentlicht.
 Das REK Sarnen ist behördenverbindlich und bildet die Grundlage für die Revision der Nutzungsplanung. Die Prioritäten für die Umsetzung werden im Kapitel 6 ab Seite 115 aufgeführt.

Impressum
 Einwohnergemeinde Sarnen
 Fachbereich Bau/Raumentwicklung
 "Mitwirkung REK"
 Rütlistrasse 9
 6001 Sarnen
planung@sarnen.ow.ch
 urbanista.ch | Vor- und Weiterbau | Altkant. für Städtebau GmbH | CYCLO

Abbildung 4: Auszug Leporello mit Erläuterungen zum REK Sarnen und zur Mitwirkung

Alle Dokumente sind und waren zugänglich über die Projekthomepage www.ortsplanung-sarnen.ch. Auf der Homepage konnte alternativ zu der klassischen schriftlichen Mitwirkung ein Formular zur Rückmeldung genutzt werden. Mit dem online-Formular waren Rückmeldungen über zwei Arten möglich: Es konnte zu einem bestimmten Thema direkt eine bzw. mehrere Rückmeldungen gemacht werden und es konnten zu vorbereiteten Fragen Rückmeldungen gemacht werden.

Digitale Mitwirkung REK Sarnen

Wie möchten Sie mitwirken? *

Eingeben oder Auswählen einer Option ^

Ich weiss bereits, was ich sagen will und möchte eine bestimmte Eingabe zum REK Sarnen machen.

Ich möchte einige Fragen zu aus Sicht der Gemeinde wichtigen Aspekten gestellt bekommen und mich dazu äussern.

Es gibt Dropdown-Fragen, wo Sie über den kleinen Pfeil beim Antwortfeld eine Antwort auswählen müssen.

Abbildung 5: Bildschirmaufnahme des Erklärvideos für die Mitwirkung über das online-Formular

Zusätzliche Veranstaltungsformate wurden für die Ortsparteien von Sarnen sowie für Kinder und Jugendliche angeboten.

Die Parteien konnten in einer Fragestunde in Anwesenheit des Gemeindepräsidenten, des externen Planungsteams und des Ortsplaners ihre Fragen zum REK Sarnen als Vorbereitung für allfällige Mitwirkungseingaben stellen.

Mit den Kindern und Jugendlichen wurde zum einen in der Schule, zum anderen an einer Abendveranstaltung ein Dialog in Zusammenarbeit mit der Jugendarbeit Sarnen geführt. Die gesammelten Antworten werden in Kapitel 5 aufgeführt.



Abbildung 6: Jugendliche diskutieren auf dem Bodenplan, wo sie sich aufhalten und was aus ihrer Sicht in Sarnen fehlt

3 Mitwirkende

Von den 67 schriftlich erhaltenen Eingaben stammen 8 Beiträge von Parteien oder Verbänden. Die übrigen Mitwirkenden sind Privatpersonen oder Firmen, die sich meist für ihre Anliegen einbringen. 36 Mitwirkende haben die digitale Möglichkeit genutzt und ihre Beiträge über das Online-Formular eingegeben. Die übrigen Eingaben gingen per Brief oder per Email bei der Gemeinde ein.

1	34
2	35
	36
3	37
4	38
5	39
6	40
7	41
8	42
9	43
10	44
11	45
12	46
13	47
14	48
15	49
16	50
17	51
18	52
19	53
20	54
21	55
22	56
23	57
24	58
25	59
26	60
27	61
28	62
29	63
30	64
31	65
32	66
33	67

4 Eingaben und Stellungnahmen Gemeinde

4.1.1 REK Sarnen allgemein

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
45	<p><i>Wichtigste Herausforderungen</i> <u>Antrag:</u> Die wichtigen Herausforderungen in der räumlichen Entwicklung von Sarnen sind gut erfasst und aufgezeigt. Die Forderungen aus dem kantonalen Richtplan sind grundlegend wichtig für die zukünftige Entwicklung des Lebensstandortes Sarnen. Der Verkehr ist ein grosses und sensibles Thema mit entsprechender Wichtigkeit. Dass das REK Sarnen die Umsetzung einer auf die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr ausgerichteten Siedlungsentwicklung anstrebt, wird begrüsst. <u>Begründung:</u> -</p>	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
13	<p><i>Abstimmung Infrastruktur, Siedlung und Verkehr</i> <u>Antrag:</u> Das Fuss- und Velonetz soll nicht nur im Bereich Türlacher ausgebaut werden, sondern auf dem ganzen Gemeindegebiet. Es sind für eine bessere Aufenthaltsqualität und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr behördenverbindliche Massnahmen auszuarbeiten und festzulegen. Auch soll die Qualität von Arealentwicklung eine hochwertige Gestaltung des Aussenraums mit Bäumen, Schatten, viel Grün und Natur beinhalten, zwecks Förderung der Biodiversität und klimaverträglichen Siedlungsstrukturen. Es fehlt eine Schulraumplanung. <u>Begründung:</u> Im REK fehlen wichtige Fragen zur Mobilität und die Aufwertung bestehender Quartierräume. Wenn Sarnen um 1300 Einwohnerinnen und Einwohner wächst, bedeutet dies ohne Lenkung eine massive verkehrliche Mehrbelastung als heute. Gerade Sarnen Dorf hat ein grosses Potenzial als «Stadt der kurzen Wege». Die gezielte Aufwertung der Räume und Förderung des Fuss- und Veloverkehrs machen erst eine räumliche Entwicklung erfolgreich und «ertragbar».</p>	Die aufgeführten Punkte sind im REK Sarnen thematisiert. Mit den nachfolgenden Planungsinstrumenten werden für den Verkehr und für die Umgebungsgestaltung Vorgaben gemacht. Eine Schulraumplanung besteht. Diese ist in die Immobilienstrategie der Gemeinde integriert. Zusätzliche Bewohnende haben Mobilitätsbedürfnisse. Die Idee der Innenentwicklung ist es, dass möglichst wenige Autofahrten entstehen. Entwicklungen sind daher an gut erschlossenen Lagen zu bevorzugen. Diese Vorgabe des RPG und des kantonalen Richtplans wird mit dem REK Sarnen umgesetzt.
45	<p><i>Referenz auf übergeordnete Gesetzgebungen</i> <u>Antrag:</u> Es ist explizit auf die Beiträge des REK Sarnen zur Umsetzung nationalen Veloweggesetzes und des kantonalen Energie- und Klimakonzepts hinzuweisen. <u>Begründung:</u> Nachhaltige Verkehrsplanung leistet immer auch einen Beitrag zu schonender Ressourcennutzung. Die aktuelle Energieknappheit und das sich generell verschärfende Klimaproblem verlangen konkrete Massnahmen. Die massgebenden Bestimmungen des nationalen Veloweggesetzes und des kantonalen Energie- und Klimakonzeptes sollen deshalb im REK benannt und berücksichtigt werden.</p>	Im Text des REK Sarnen wird ein Verweis auf das Energie- und Klimakonzept 2035 des Kantons Obwalden sowie das nationale Veloweggesetz ergänzt.

-
- 33 *Bezeichnung Ortsteile*
Antrag: Es sind Ortsteile mit unterschiedlichen Bezeichnungen benennt, was zu vereinheitlichen wäre: z. B. Tellen und/oder Kreuzstrasse (es wird vorgeschlagen, einheitlich Kreuzstrasse zu verwenden) z. B. Sarnen-Ost oder Sarnen-Süd (es wird vorgeschlagen, Sarnen-Süd/Ost zu verwenden).
Begründung: Dort wo vorhanden, ist die landläufige Gebietsbezeichnung vorzuziehen. Den meisten Einheimischen ist diese Bezeichnung geläufiger.
-
- 48 *Kaskadenmodell Mobilfunkantennen*
Antrag: Es wird die Einführung des Kaskadenmodells im Zusammenhang mit Mobilfunkantennen gefordert.
Begründung: In der gesamten Planung sind die Mobilfunkantennen kein Thema. Mit dem Aufnehmen dieses herausfordernden Themas würde die Gemeinde ihre Bereitschaft zur Diskussion anbieten. Mit dem Kaskadenmodell wird aufgenommen, dass einerseits Mobilfunkantennen notwendig sind, dabei aber auf Wohngebiete und öffentliche Plätze Rücksicht genommen wird. Aus diversen Bundesgerichtsentscheidungen geht hervor, dass dieses Planungsinstrument gesetzlich anerkannt ist.
-
- 17 *Quartierkompostbehälter*
Antrag: Es wird vorgeschlagen, dass Sarnen Quartierkompostbehälter zur Verfügung stellt.
Begründung: Ob man heute seinen kompostierbaren Abfall entsorgen kann, hängt oft davon ab, ob der Vermieter oder die Vermieterin eine entsprechende Möglichkeit schafft. Mit der kleinen Investition von Quartierkompostbehältern kann man Abfallmengen reduzieren, dass Portemonnaie der Bürgerinnen und Bürger entlasten und ev. sogar den Abfall kommerziell auf einem Recyclingbetrieb nutzen.
-
- 62 *Mutigeres Zukunftsbild*
Antrag: Es wird ein mutigeres Zukunftsbild gewünscht. Das REK Sarnen soll in der Überarbeitung griffiger und mutiger werden. Der Rahmen der künftigen Entwicklung ist präziser zu formulieren und der Bericht im beschreibenden Teil zu kürzen.
Begründung: In vielen Passagen des REK Sarnen wird im Wesentlichen der vorhandene Zustand beschrieben, ohne den Schritt zur Erneuerung zu wagen. Die Planung wird mit angezogener Handbremse angegangen. Die anstehende Raumplanungsrevision läuft damit Gefahr, in einer Mini-Revision zu enden, die sich auf die Anpassung an das kantonale Baugesetz (Abschaffung der Nutzungsziffern) und die Revision oder Abschaffung der zahlreichen Gestaltungspläne
-
- Die Bezeichnung der Ortsteile wird geprüft. Das REK Sarnen bezieht sich bei Sarnen Ost (Wohngebiete östlich des Bahnhofs Sarnen) und Sarnen Süd (Bereich Sarnersee in Zusammenhang mit neuer Haltestelle) auf unterschiedliche Gebiete.
- Die Obwaldner Gemeinden wenden derzeit das Dialogmodell an. Ein Wechsel zum Kaskadenmodell müsste im kleinräumigen Sarneraatal koordiniert erfolgen. Wie die Eingabe darlegt, müssten auch Bund und Kantone den Planungsansatz stärken. Nur auf der letzten Staatsstufe zu koordinieren, greift wohl zu kurz und wäre allein für Sarnen ein sehr herausfordernder Weg. Sarnen wird sich in der Nutzungsplanung dafür einsetzen, dass Antennenstandorte an unproblematischen Stellen auch ausserhalb der Bauzonen möglich sein sollen.
- Das Engagement wird begrüsst, die Idee ist im REK Sarnen jedoch nicht stufengerecht. Die Naturenergie AG in Kägiswil bietet für Wohnquartiere ein Holsystem für Speisereste / Küchenabfälle an. Die Sammlung von Gartenabfällen wird wiederkehrend in der Gemeinde und im Entsorgungszweckverband thematisiert.
- Die im REK Sarnen vorgesehenen Entwicklungen ermöglichen es, dass die Gemeinde Sarnen das zu erwartende Wachstum der Bevölkerung und Arbeitsplätze aufnehmen können. Es enthält zahlreiche weitsichtige Entwicklungsabsichten, wie die Haltestelle Sarnen See oder die Überdachung der Nordstrasse. Das REK Sarnen ist grundsätzlich auf einen Zeithorizont von 15 Jahren ausgelegt. Die enthaltenen Elemente beinhalten hinsichtlich der

	beschränkt. Befürchtet werden künftige bruchstückhafte Revisionen sowie ein Reformstau.	Umsetzung bereits zahlreiche Herausforderungen.
57	<p><i>Belebung Sarnen Dorfkern</i></p> <p><u>Antrag:</u> Für den Sarnen Dorfkern soll auf aufwendige Planungen zur Belebung verzichtet werden.</p> <p><u>Begründung:</u> Sarnen hat einen äusserst schönen Ortskern mit vielen alten, schmucken Häusern, aber leider hat heute das Dorfzentrum kaum mehr Leben (ausgenommen von Anlässen), die Einkaufsmöglichkeiten haben an Vielfalt verloren und es gibt nur noch wenige Restaurationsbetriebe. Dass wieder mehr Leben einkehrt, wird als utopisch angesehen. Deshalb kommt diese Ortsplanung 60 Jahre zu spät.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
37	<p><i>Beurteilung Bauanträge durch Computer</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die nächste Generation BZR muss unbedingt so sein, dass der Computer die Bauanträge interpretiert und die Genehmigungsfähigkeit ausspuckt, dies z.B. nach Modell Singapur.</p> <p><u>Begründung:</u> Etwas anderes können wir uns finanziell schlicht nicht mehr leisten. Dies heisst aber auch Änderung der Philosophie: kein «elastischer Praxisraum» mehr, aber «Clarissimoregeln», vektoriell verarbeitbar und Wiedereinführung von Geschossfläche und Baukubatur ober- und unterirdisch, wie dies in der Schweiz und Europa raumplanerisch «Stand der Technik» ist. Der Kanton wird sich hier über die Bücher machen und die Geschenke an Lobbyisten rückgängig machen müssen. Die im Rahmen des Konzeptes «Vision Sarneraatal 2050» erarbeiteten Leitlinien sollten in das Konzept Sarnen / Wilen ernsthaft einfließen.</p>	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
12, 13	<p><i>Landwirtschaft fehlt im REK</i></p> <p><u>Antrag:</u> Landwirtschaftliche Themen sind im REK Sarnen darzustellen. Ihre Bedürfnisse sind im REK aufzuführen und zu berücksichtigen, z. B. mit einem eigenen Absatz in Kapitel 2.1 «Aktuelle Herausforderungen und Fragestellungen».</p> <p><u>Begründung:</u> Im REK fehlt zudem der Aspekt der Landwirtschaft und zahlreichen bestehenden Fruchtfolgeflächen. Das Thema scheint vergessen gegangen zu sein, hat strategisch und planerisch aber eine hohe Bedeutung. Als ehemaliger Landwirtschaftskanton muss die produzierende Landwirtschaft auch heute noch Platz haben in der Gemeinde. Raumentwicklung lässt sich nicht ohne ausreichende Berücksichtigung der Landwirtschaft denken.</p>	Der Kanton formulierte keine direkten Anweisungen an die Gemeinden, um entsprechende Aussagen zu machen. Landwirtschaftliche Themen werden vorab durch den Bund und den Kanton bestimmt. Das REK Sarnen betrachtet ausserhalb der Bauzone auf die Landschaft und fokussiert nicht auf die Landwirtschaft. Die FFF wurden als Grundlage durch den Kanton bei der Ausscheidung des Siedlungsgebiets und der Festlegung der Siedlungsgrenzen berücksichtigt.

4.1.3 Sarnen im Wandel

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
55	<p><i>Unterschiedliche Wohnbedürfnisse</i> <u>Antrag:</u> Es soll trotz unterschiedlichen Bedürfnissen in den Ortsteilen nicht Ziel sein, die Ortsteile mit Grenzen zu trennen. Ob es eine zu starke Fokussierung der Identitäten der einzelnen Ortsteile wirklich geben soll, wird in Frage gestellt. <u>Begründung:</u> Hier wird bereits die Stärke von Sarnen mit der Abdeckung der unterschiedlichen Bedürfnisse für das Wohnen erwähnt, eine Einschätzung, die geteilt wird.</p>	<p>Eine Trennung der Ortsteile ist nicht beabsichtigt. Das REK Sarnen beschreibt strategische Entwicklungsabsichten und positioniert die Ortsteile in diesem Kontext.</p>
57	<p><i>Wilten/Oberwilten</i> <u>Antrag:</u> Die Gemeinde muss sich bemühen, dass das Café wiedereröffnet werden kann und der seenahe Weg zeitnah realisiert wird. <u>Begründung:</u> Das Café ist für viele Anwohnende ein grosses Anliegen. Die vorgesehene Linienführung des seenahen Wegs wird als sehr gut befunden.</p>	<p>Die Gemeinde verfügt nur über begrenzte Möglichkeiten, privatwirtschaftliche Betriebe anzusiedeln und deren Betrieb dauerhaft zu sichern. Die Umsetzung des seenahen Wegs wird in der nächsten Planungsphase weiterbearbeitet.</p>
57	<p><i>Bezahlbarer Wohnraum</i> <u>Antrag:</u> Wie kann in Sarnen bezahlbarer Wohnraum für alle entstehen? <u>Begründung:</u> Vor allem jungen Leuten und jungen Familien ist es bald nicht mehr möglich, in Sarnen eine bezahlbare Wohnung zu finden.</p>	<p>Das REK Sarnen schafft angemessene räumliche Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung der in Frage gestellten Aspekte. Für das Thema «bezahlbarer Wohnraum» wird zusätzlich zum REK Sarnen eine Wohnstrategie erarbeitet. Weitere Einflussfaktoren wie die Wirtschaft oder das individuelle Verhalten lassen sich mit dem vorliegenden Konzept hingegen nur begrenzt beeinflussen.</p>

4.1.4 Sarnens Zukunft

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
19, 45	<p><i>Richtige Herausforderungen</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Herausforderungen und die damit einhergehenden vorgeschlagenen Stossrichtungen sind richtig erkannt. Wichtig ist, dass die Stossrichtungen mit entsprechenden Konzepten und konkreten Massnahmen gefördert und umgesetzt werden. Die Umsetzung der aufgezeigten Massnahmen erfordern in Zukunft eine entsprechend klare Haltung und starken politischen Willen.</p> <p><u>Begründung:</u> Die sechs Leitideen erfassen die wichtigen Stossrichtungen hin zu einem attraktiven Lebensraum Sarnen.</p>	<p>Die Stossrichtungen werden im weiteren Prozess der Ortsplanungsrevision 2025 und ggf. in zusätzlichen Planungen weiterbearbeitet und mögliche Massnahmen konkretisiert.</p>
55	<p><i>Ideologische Ziele</i></p> <p><u>Antrag:</u> Bei den räumlichen Zielen werden insbesondere ideologische Ziele vermutet.</p> <p><u>Begründung:</u> Die Mitwirkenden haben nichts gegen sichere und attraktive Strassenräume. Aber mit dem Frei- und Grünraumnetz, welches zur Verbundenheit beiträgt, kommt die Vermutung auf, dass diese Ziele zu stark im Fokus stehen.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Grünelemente und öffentliche Plätze sind wichtige Bestandteile für die Identität der Bevölkerung mit ihrem Wohnraum und tragen zur Lebensqualität bei. Es ist Aufgabe der Raumplanung, sich diesen ideellen Bestandteilen zu widmen und die Interessen der Bevölkerung möglichst breit einzubeziehen.</p>
21	<p><i>Landschaft</i></p> <p><u>Antrag:</u> Um bezahlbaren, sozialen Wohnungsbau auch realistisch umsetzen zu können, müsste man das Flugfeld Sarnen Kägiswil miteinbeziehen.</p> <p><u>Begründung:</u> Es kann nicht sein, dass einige wenige so viel Nutzungsfläche für ein Freizeitanliegen haben, was in der heutigen Klimadebatte sehr fragwürdig ist. Dazu kommt, dass hier die gesamte Infrastruktur einfach zu erschliessen ist und mit einer Fussgängerbrücke die Erreichbarkeit zur Industrie und Bahnhof-Nord einfach zu realisieren wäre. Kosten-Nutzen die beste Location für sozialen Wohnungsbau.</p>	<p>Für den Flugplatz Kägiswil sind innerhalb des Konzepthorizonts keine neuen Nutzungen vorgesehen. Um das prognostizierte Wachstum an Einwohnenden aufnehmen zu können, stehen innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets genügend Flächen zur Verfügung. Eine Umzonung des Flugplatz Kägiswil und somit eine Erweiterung des Siedlungsgebiets für Wohnnutzungen ist gemäss übergeordnetem Recht deshalb weder zulässig noch erwünscht.</p>
57	<p><i>Strassenräume</i></p> <p><u>Antrag:</u> Eine Allee zwischen Sarnen und Kägiswil sowie Tempo 30 im Sarnen Dorfkern (Schulhaus bis Krone) sollen geprüft werden.</p> <p><u>Begründung:</u> Früher hatte es entlang der Brünigstrasse von Sarnen nach Kägiswil auf beiden Seiten Bäume.</p>	<p>Strategie V12 (S. 67) sieht einen von Bäumen flankierten Strassenraum vor. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen.</p>
57	<p><i>Frei- und Grünraumnetz</i></p> <p><u>Antrag:</u> In Oberwilen sollte kein Dorfplatz eingetragen sein.</p>	<p>Für Oberwilen ist auch künftig kein Dorfplatz vorgesehen. Die Einschätzung zum Dorfplatz</p>

	<p><u>Begründung:</u> Oberwilen hat keinen Dorfplatz und was sich in Wilen befindet, darf sich wohl kaum Dorfplatz nennen (es ist eine Verschönerung der Kapellen-Umgebung).</p>	<p>Wilen wird zur Kenntnis genommen.</p>
62	<p><i>Identitäten Ortsteile</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Ortsteile sollen angemessen behandelt werden und ein Zentralismus zugunsten von Sarnen Dorf vermieden werden.</p> <p><u>Begründung:</u> Dass die äusseren Ortsteile nicht das Gleiche sind wie das Dorf Sarnen, ist unbestritten. Man bekommt aber den Eindruck, dass die Ortsteile in der Tendenz nur am Rande behandelt werden. Es ist hingegen ein Qualitätsmerkmal, wenn die Ortsteile genau so sorgfältig behandelt werden, wie das Ortszentrum. Vor dem Zusammenschluss zur Einheitsgemeinde waren die Ortsteile als «Bezirksgemeinden» auf vielen Gebieten autonom, so auch im Bauwesen. Die Einheitsgemeinde wurde geschaffen, um Synergien zu nutzen und die Prozesse zu vereinfachen.</p>	<p>Die Ortsteile werden im REK Sarnen angemessen behandelt. So werden zu allen Strategiethemem Aussagen zu den jeweiligen Ortsteilen gemacht und es wurde ebenfalls für alle Ortsteile ein Syntheseplan verfasst. Gewisse Themen sind aufgrund der Ortsgrössen jedoch weniger präsent als in Sarnen Dorf. Ein Wachstum der äusseren Ortsteile in die Fläche ist aufgrund der landschaftlichen Eingliederung und der Erschliessungsgunst explizit nicht gewünscht, was eine Weiterentwicklung der bestehenden Siedlungsgebiete aber nicht behindert.</p>

4.2 Strategien

4.2.1 Ortsentwicklung

Mit dem online-Formular wurden die Mitwirkenden gefragt, was aus ihrer Sicht bei der Innenentwicklung zu beachten ist. Geschieht die Innenentwicklung mit Schwerpunkt im Türlacher und den Gebieten um die Haltestelle Sarnen Nord an einem sinnvollen Ort?

Die erhaltenen Einschätzungen sind in Kapitel 6 bzw. 6.1 zusammengefasst. Weitergehende Eingaben, zu denen eine Stellungnahme abgegeben wird, sind in den Tabellen thematisch zusammengeführt.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
10, 28, 40, 62	<p><i>Innenentwicklung</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Verträglichkeit von Industrie & Gewerbe mit Wohngebieten ist zu beachten. Auf Mischzonen sollte verzichtet werden. Arbeitsnutzungen im Anschluss an die OKB sind naheliegender als Wohnnutzungen. Eine weitere Eingabe fordert, dass bei den Schwerpunkten auf eine sinnvolle Entflechtung zu achten ist.</p> <p><u>Begründung:</u> Lärmemissionsstarke Gewerbebetriebe sind kaum vereinbar mit Wohngebieten. Konflikte zwischen dem Bedürfnis auf Ruhe der Anwohner und dem wirtschaftlichen Erfolg der Gewerbebetriebe sind unüberwindbar. Solche lärmemissionsstarken Betriebe müssen zwingend in Industriezonen umgesiedelt oder Anwohner aus diesen Zonen ausgesiedelt werden.</p>	<p>Wie stark eine Gewerbe Lärm emittieren darf, bzw. wie grossem Lärm die Bewohnerschaft ausgesetzt werden darf, ist über die Lärmempfindlichkeitsstufen bestimmt. Verträglichkeitskonflikte sind für Bewohnende und Gewerbe schlecht und mit entsprechenden Vorschriften zu verhindern. Die Nutzungsmischung soll zu belebten und attraktiven Zentrumsanlagen führen. An zentralen Lagen sind stark lärmemittierende Betriebe auszuschliessen. Bei der Innenentwicklung sind oft auch Transformationen und Nutzungsänderungen notwendig.</p>
7, 12, 13, 29, 51, 62	<p><i>Innenentwicklung</i></p> <p><u>Antrag:</u> Innenentwicklung ist grundsätzlich sinnvoll, jedoch muss eine hohe Qualität gewährleistet sein und die Gebiete müssen sich zwingend an bestehenden Ortsbildern und Quartieren orientieren. Das heisst: keine übergrossen Neubebauungen, Sarnen soll den dörflichen Charakter behalten. Ein Schwergewicht soll auf den Erhalt von Grünräumen, hochstehende Aufenthaltsqualität und autoarmen Siedlungen gelegt werden.</p>	<p>Verdichten braucht Qualität. Diese ist insbesondere in der Umgebung zu schaffen. Nur so kann eine qualitativ gute Wohnsituation bei steigender Dichte gewährt werden. Die bauliche Entwicklung hat daher mehr in die Höhe als in die Breite zu gehen. Um dies sicherzustellen, sind im Bau- und Zonenreglement entsprechende Vorschriften zu erlassen.</p>
58	<p><i>Innenentwicklung</i></p> <p><u>Antrag:</u> Mindestausnutzungsziffern sind kein taugliches Mittel und untergraben das Recht auf Privateigentum.</p> <p><u>Begründung:</u> Das private Grundeigentum darf auch bei der Innenentwicklung nicht beschnitten werden. Private Gärten leisten einen weitaus grösseren Beitrag an die Biodiversität als öffentliches Grün. Es muss weiterhin möglich und bezahlbar sein, einen Garten rund ums Haus zu haben.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Vorgaben zur häuslicher Bodennutzung mit Vorgaben zur Mindestnutzung werden im Rahmen der Nutzungsplanung diskutiert. Mindestnutzungsziffern sind so auszugestalten, dass sie dem Eigentümer in Abwägung zwischen gesetzlichem Auftrag und freier</p>

		Verfügung über das Eigentum nicht übermässig einschränken und ein Handlungsspielraum besteht.
51	<p><i>Entwicklung Boden, Wilen</i></p> <p><u>Antrag:</u> In Wilen (Boden) wird als sinnvoll erachtet, bestehende, noch offene Flächen zu nutzen und für Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Dies ohne Wilen nach aussen wachsen zu lassen und zur Erschliessung des hinterliegenden Quartiers.</p> <p><u>Begründung:</u> -</p>	Das REK Sarnen sieht eine entsprechende Entwicklung vor.
62	<p><i>Neubaugebiet Bleikistrasse</i></p> <p><u>Antrag:</u> Der Einfluss des Flugplatzes Kägiswil auf das Neubaugebiets Bleikistrasse muss geklärt werden.</p> <p><u>Begründung:</u> Das als Neubaugebiet deklarierte Bauland in der Anflugschneise des Flughafens Kägiswil ist bereits Bauland in der W2 Zone, ist jedoch im Wert sehr zurückgestuft, da die Bauhöhe durch die Situation der Abflugschneise beschränkt ist. Unklar ist, ob der Gemeinderat nun einen Flugplatz Kägiswil priorisiert oder doch lieber Bauland.</p>	Das Gebiet wurde mit der letzten Ortsplanungsrevision von der öffentlichen Zonen in die zweigeschossige Gewerbe- und Wohnzone umgezont. Die Bebauungsmöglichkeiten wurden mit der Anpassung des Hindernisbegrenzungskataster verbessert. Die Nutzungsmöglichkeiten und die Zonenzuweisung der unbebauten Parzellen werden im Rahmen der nachfolgenden Nutzungsplanung geprüft.
62	<p><i>Transformationsgebiet Seefeld</i></p> <p><u>Antrag:</u> Der Hirschen sollte kulturelles Objekt für die Bevölkerung bleiben. Diese Parzellen sei aus der Transformation (Schraffierung) der Pläne zu streichen.</p> <p><u>Begründung:</u> Im Falle einer künftigen Transformation der beiden Parzellen verändert sich die Grundlagen der jetzigen Ausarbeitung mit dem Baurechtsnehmer.</p>	Mit dem REK wird die zukünftige Nutzung nicht vorweg genommen. Der Entscheid über die zukünftige Nutzung des Hirschen wird durch das Transformationsgebiet nicht eingeschränkt oder vorgespurt. Das Transformationsgebiet verweist darauf, dass über die zukünftigen Nutzungen an diesem Standort verhandelt werden soll.
62	<p><i>Einzonungen am Siedlungsrand</i></p> <p><u>Antrag:</u> Mit der inneren Verdichtung soll - gerade im ländlichen Gebiet - mit Augenmass umgegangen werden. Neueinzonungen an den Siedlungsändern sind mit den übergeordneten gesetzlichen Vorgaben weiterhin möglich und je nach Situation auch sinnvoll. Dies sollte genutzt werden. Die Eingabe spricht sich gegen eine Einzonung des Flugplatzes Kägiswil aus und bemängelt, dass in Kägiswil nicht mehr Entwicklung möglich sein soll. Der Begriff «Gebiet mit kontinuierlicher Entwicklung der Bautätigkeit» ist zu schwammig. Er ist in der Überarbeitung mit einer Bezeichnung zu ersetzen, die einen konkreteren Inhalt hat.</p> <p><u>Begründung:</u> Es ist sinnvoll, dass eine Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen soll. Dabei muss man sich aber bewusst sein, dass das auch zu einer</p>	Das REK Sarnen beachtet die übergeordneten Planungsvorgaben sorgfältig und mit Augenmass. Die Siedlungsentwicklung nach innen konzentriert sich auf Gebiete in Sarnen Dorf, wo solche Entwicklungen verträglich und aufgrund der Erschliessungsgunst sinnvoll sind. Das REK Sarnen zeigt auf, dass das prognostizierte Bevölkerungswachstum innerhalb der im kantonalen Richtplan festgesetzten Siedlungsgrenzen aufgenommen werden kann und Einzonungen am Siedlungsrand nicht nötig sind. In Kägiswil ist keine

	<p>Veränderung des Siedlungsbildes in Richtung Urbanisierung führt. Um trotzdem keine Zersiedelung zu haben, sollen zusammenhängende Freiräume in der Landschaft auch künftig nicht überbaut werden und keine Spezialzonen für Super-Reiche zum Bauen in der freien Landschaft geschaffen werden. Wichtig ist auch, das Bauen ausserhalb der Bauzonen zu stoppen.</p>	<p>Dorferweiterung vorgesehen. Der Begriff «Gebiet mit kontinuierlicher Entwicklung der Bautätigkeit» ist vom Kanton vorgegeben und wird zwecks Einheitlichkeit so übernommen.</p>
23	<p><i>Strategische Ortsentwicklungen vorantreiben in Sarnen Nord</i> <u>Antrag:</u> Die bestehenden Quartierpläne aus den 80er- und 90er (Büntenmatt, Bünten, Büntenstrasse) sind aufzuheben. Über diese Gebiete sind Bebauungskonzepte zu erarbeiten, die Ausnutzung sowie die Geschoszahl zu erhöhen und sozial aktive Wohnstrukturen zu fördern. <u>Begründung:</u> Die in den 80er-Jahren entwickelten Quartierpläne sind heute in sich teilweise zusammenhanglos, weisen grosse Dichteunterschiede auf und verhindern künftige qualitative Entwicklungen (Freiraum, Fussverbindungen, halböffentliche Nutzungen in Erdgeschoss etc.) in einer Zentrumslage. Diese Ziele werden nur mit einem stringenten Bebauungskonzept erreicht und sie sind ins REK aufzunehmen.</p>	<p>Ziele und eine Ortsteilentwicklung, wie sie die Siedlungsvision 2050 der IG Baukultur für Sarnen Nord skizziert, sind nur über ein stringentes Bebauungskonzept zu erreichen. Das REK Sarnen geht nicht davon aus, dass die genannten Gebiete im Planungshorizont solch grundlegende Änderungen erfahren, dass mit dem REK funktionale und räumliche Vorgaben gemacht werden müssen. Die Wohngebiete werden im REK nicht als Gebiete für die Innenentwicklung oder als Gebiete für die Transformation bezeichnet. Anders als die Siedlungsvision 2050 sieht das REK Sarnen den Schwerpunkt der Wohnentwicklung in Sarnen Ost.</p>
19, 45	<p><i>Autoarme Quartiere</i> <u>Antrag:</u> Bei der Innenentwicklung in Gebieten mit kontinuierlicher Bautätigkeit und in Zentrumslagen wird als Massnahme das baurechtliche Ermöglichen von autoarmem Wohnen (Feld, Hofmatt, im Feld) vermisst. Zukünftige Überbauungen sollen autoarm konzipiert werden. Aufgrund der inneren Entwicklung in den Zentren sollen keine oder nur eine notwendige Minimalzahl an neuen Parkplätzen entstehen. Entsprechende baurechtliche Bestimmungen sollen bei der Revision des Baureglements verfasst werden. Das Thema Veloparkierung bei Wohnbauten wird im gesamten REK nirgends erwähnt. <u>Begründung:</u> -</p>	<p>Die Möglichkeit von autoarmem Wohnen und Anforderungen an die Veloparkierung werden in weiteren Planungsphasen, insbesondere der Nutzungsplanung berücksichtigt. Die Wichtigkeit dieser Elemente für die künftige Siedlungsentwicklung ist der Gemeinde Sarnen bewusst.</p>
55	<p><i>Altersgerechter Wohnraum</i> <u>Antrag:</u> Den Strategien S10 und S11 kann an den vorgesehenen Orten zugestimmt werden. Speziell alters- und familiengerechten Wohnraum zu schaffen, wird als nicht angebracht betrachtet. <u>Begründung:</u> In einer Gesellschaft ergibt sich die Altersentwicklung automatisch und ist nicht mit staatlichen Vorschriften zu steuern.</p>	<p>Die Alterung der Gesellschaft bringt Herausforderungen mit sich, die proaktiv angegangen werden müssen. Das REK Sarnen nimmt dieses Thema auf und macht für Sarnen angemessene Aussagen zu Wohn- und Freiraum für ältere Menschen und deren Bedürfnisse. Weiterführende Aussagen zur</p>

		Wohnraumentwicklung werden in der Wohnstrategie gemacht.
9	<p><i>Alters- und familiengerechtes Wohnen</i></p> <p><u>Antrag:</u> Lagegunst für alters- und familiengerechtes Wohnen eher im Gebiet Kirchhofen und nicht bei Schwerpunktgebieten Sarnen Nord & Türlacher anordnen.</p> <p><u>Begründung:</u> Altersgerechtes Wohnen sollte zentral liegen.</p>	An zentralen Lagen wird ein grosses Potenzial für altersgerechten Wohnraum gesehen. Die kurzen Wege und die Interaktionsmöglichkeiten mit anderen Menschen sprechen dafür, dass ältere Paare und Alleinstehende bei angemessenen Preisen die zu grosse Wohnung / Haus verlassen.
28	<p><i>Alters- und familiengerechtes Wohnen</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Förderung von familiengerechtem Wohnraum ist aufgrund der demografischen Entwicklung nicht als oberste Priorität zu nennen. Wenn unbedingt weiterer Wohnraum geschaffen werden muss, dann sollte dies für die stark Wachsende Gruppe (ü65) und ihren Ansprüchen an alters- und barrierefreien Wohnformen geschehen.</p> <p><u>Begründung:</u> Wenn die Altersgruppe ü65 aus ihren Einfamilienhäusern in neue Wohnungen wechseln, wird automatisch mehr als genügend Wohnraum für familiengerechtes Wohnen frei.</p>	Aus Sicht der Gemeinde gilt hier der Grundsatz, das eine tun und das andere nicht lassen. Der Kantonale Richtplan fordert die Gemeinden und insbesondere Sarnen dazu auf, Massnahmen zur Förderung von Familien anzugehen. Sarnen sieht sich bereits jetzt damit konfrontiert, dass Familien wohl gerne hier wohnen würden, jedoch kein passendes Angebot finden. Neue attraktive Wohnangebote setzen auf eine gute Durchmischung in der Bewohnerschaft.
55, 58	<p><i>Bezahlbarer Wohnraum</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Gemeinde kann die Grundlagen für bezahlbaren Wohnraum schaffen. Sie darf aber nicht als Immobilienentwicklerin oder als Vermieterin für ein bestimmtes Klientel selbst aktiv auftreten.</p> <p><u>Begründung:</u> Es wird darauf hingewiesen, dass zusätzliche Vorschriften und lange Planungsprozesse die Wohnungspreise verteuern können (Beispiel Hofmatt).</p>	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
60	<p><i>Transformationsgebiet Militärstrasse</i></p> <p><u>Antrag:</u> Auf der S. 41 ist nur das bebaute Grundstück 741 mit der Priorität S7 «Transformation prüfen» markiert. Das Grundstück 4297 ist nur mit der Priorität S8 «Neubaugebiet entwickeln» markiert. Das unbebaute Grundstück 4297 ist neben S8 auch als S7 zu markieren.</p> <p><u>Begründung:</u> Diese beiden Grundstücke sollen in Zukunft eine Einheit darstellen.</p>	"S7 Transformation prüfen" wird im REK Sarnen für Gebiete verwendet, die bereits bebaut sind. "S8 Neubaugebiet entwickeln" trifft auf unbebaute Gebiete zu. Deshalb sind die beiden Parzellen nicht gleich markiert, einer gesamthaften Entwicklung widerspricht dies aber nicht. Auf die Zonierung hat dies keinen unmittelbaren Einfluss.
60	<p><i>Wohnnahes Werkquartier Militärstrasse</i></p> <p><u>Antrag:</u> Auf der S. 34 wird festgehalten, dass Sarnen Ost preisgünstige Wohnungen und ein attraktives Umfeld für Familien ist. Die Parzellen 471 und 4297 sollen wie aktuell eingetragen, Teil davon sein. Die gleiche</p>	Das «Wohnnahe Werkquartier» wird Wohnnutzungen ermöglichen. Weitere Details sind in der Nutzungsplanung zu klären.

	<p>Anpassung würde sich auch für das Grundstück 3152 der Korporation Freiteil anbieten.</p> <p><u>Begründung:</u> Auf diesen Grundstücken soll eine sinnvolle Entwicklung als Übergang von Gewerbe und Dienstleistung mit Wohnnutzung zu den bestehenden Wohnquartieren stattfinden können, um damit im öffentlichen Interesse eine sehr ideale Lärmschutzlösung zu den Wohngebieten zu ermöglichen.</p>	
23	<p><i>Weiterentwicklung historischer Gebietsteile</i></p> <p><u>Antrag:</u> Der Perimeter der historischen Gebietsteile ist konsequenterweise auf den gesamten Bereich der Ortsbildschutz-Überlagerung (vgl. auch ISOS) auszuweiten.</p> <p><u>Begründung:</u> -</p>	<p>Der gesamte ISOS-Perimeter ist in der Strategiekarte Landschaft aufgeführt. Die Darstellung in der Strategiekarte Ortsentwicklung wird geprüft.</p>
23, 27	<p><i>Strategische Ortsentwicklung Türlacher (S5)</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Grünräume im Bereich Marktplatz/Türlacher sind neu zu definieren. Der Grünraum ist auf dem Marktplatz zu schaffen.</p> <p><u>Begründung:</u> Die Linienführung der Zentralbahn bedeutet eine starke Zäsur. Während der frühere Melchaaverlauf das historische Dorf an dieser Stelle begrenzte, trennt die Bahnlinie das heutige Dorf in zwei Hälften. Heute bildet der Grünraum westlich der Bahnlinie (ehemaliges Melchaafer) zusammen mit dem historischen Marktplatz einen gleisübergreifenden Freiraum. Durch die vorgeschlagene Umlagerung dieses Freiraumes weg vom offenen Marktplatz hin zu einer überaus dichten Überbauung löst diesen Freiraum als verbindendes Element auf. Eine in der Visualisierung skizzierte, sehr dichte Bebauung mit eng aufgereihten «Nord-Süd-Typen» verstärkt die trennende Wirkung des Bahntrasses erheblich. Es besteht die Gefahr, dass die vorgeschlagene Entwicklung das Gebiet Türlacher vom Dorfkern strukturell und räumlich zusätzlich abriegelt.</p> <p>Der «neue Freiraum in Form des Dorfparks» ist nicht vereinbar mit den Zielen/Vorgaben hinsichtlich Wahrung identitätsstiftender Ortsbilder. Ein Grossteil des «neuen Dorfparks» würde in der Ortsbild(-schutz)-Überlagerung (ISOS Gebiet 3) liegen. In Ortsbildschutzgebieten sind Baukörper (...) jedoch grundsätzlich zu wahren. Abbrüche wären aufgrund der Denkmalschutzverordnung nur bewilligungsfähig, wenn keine störenden Lücken entstehen würden: Weder wäre ein solch ortsbaulich radikaler Kahlschlag im unmittelbaren Umgebungsschutz des regionalen Schutzobjektes St. Antonikapelle denkbar, noch würde der Abbruch des schutzwürdigen Gebäudes Kernserstrasse Nr. 3 dessen unbestrittenen Schutzanforderungen entsprechen. Im überarbeiteten Inventar 2016 wird dieses Objekt als lokales Schutzobjekt geführt. Der skizzierte Stadthain ist zu klein, um grüne Lunge</p>	<p>Für das Gebiet Türlacher und insbesondere den Marktplatz wurde ein separates Entwicklungskonzept mit vertiefter städtebaulicher Auseinandersetzung erarbeitet. Mit dem geplanten Dorfpark sind auch die Grünräume ein zentrales Element. Der Marktplatz ist aufgrund der Parkplätze heute nur bedingt als Freiraum erlebbar. Die mit dem Entwicklungskonzept Türlacher aufgezeigte Bebauung zwischen Gleisen und Marktstrasse nutzt die Lagegunst und führt dazu, dass anstelle des Parkplatzes ein tatsächlicher Grünraum auch auf der östlichen Seite der Gleise entsteht. Der Grünraum an der Kernserstrasse erhöht aus Sicht der Gemeinde die Durchlässigkeit zu den Grossverteilern und kann als verbindendes Element über die Kernserstrasse zu den südlichen Wohngebieten Wirkung entfalten.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde entsteht mit dem Dorfpark keine störende Lücke. Das "Aufspannen" eines "St. Antoniplatzes" wurde erwogen, jedoch verworfen. Weder die räumlichen Voraussetzungen noch die Nutzungen sind gegeben, um an diesem Ort einen Platz als zwingende Strategie erscheinen zu lassen. Die Kapelle verbleibt an der historisch wichtigen Verkehrsachse und</p>

zu sein. Zudem werden die Grossverteiler räumlich abgeordnet. Verständlicher wäre die Aufhebung des Gartens um das Haus Kernserstrasse 3 auf der Kernserstrassenseite, womit räumlich ein St. Antoniplatz aufgespannt werden könnte.

Eine Verlegung des Dorfparks wird als sinnvoll erachtet, weil das Gebiet Türlacher im vorliegenden Entwurf zum Dorfkern hin nicht im Sinne eines harmonischen Übergangs geöffnet wird, sondern auf den Parzellen Landi und (Marktplatz) sogar mit höheren Gebäuden optisch mehr als bisher abgeblockt wird. In die Gestaltung könnten auch die Parzellen 64 & 65 westlich der Bahnlinie einbezogen werden.

das Haus Wagner bietet mit dem Hochparterre zu wenig Potenzial für einen Platz.

4.2.2 Arbeitsgebiete

Mit dem online-Formular wurden die Mitwirkenden gefragt, was Sie über die Strategien zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Sarnen Nord denken? Finden Sie eine Unterteilung in Teilgebiete mit unterschiedlichen Formen von Arbeit sinnvoll und sind die Gebiete richtig zugeteilt?

Die erhaltenen Einschätzungen sind in Kapitel 6.3 zusammengefasst. Die Strategien werden mehrheitlich als angemessen betrachtet. Einzelne Stimmen stehen der Wirtschaftsförderung per se kritisch gegenüber. Die Erweiterung Foribach wird von mehreren Mitwirkenden hinterfragt. Herausforderungen werden bei den Mischzonen gesehen, wo insbesondere die Emissionen ein zentrales Thema sind. Ebenfalls klar kommt hervor, dass die Industrie wie bisher im nördlichen Teil angesiedelt werden soll. Gewünscht werden auch Grünräume als qualitative Pausenmöglichkeiten. Als wichtig erachtet wird zudem die Erschwinglichkeit von Gewerbeflächen.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
23, 61	<p><i>Foribach – Siedlungsgebiet, Anordnung</i></p> <p><u>Antrag:</u> Das Siedlungsgebiet ist gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans zu definieren. Auf eine Ausweitung in Richtung Osten ist zu verzichten</p> <p><u>Begründung:</u> Eine Einzonung im Rahmen des Siedlungsgebiets gemäss kantonalem Richtplan bietet Vorteile hinsichtlich einer klaren Siedlungsgrenze und der inneren Verdichtung. Das Gebiet ist besser mit dem öV erschlossen als weiter entfernte Flächen. Durch die Ausweitung nach Osten wird die freie Landschaftskammer geschlossen und das Siedlungsgebiet als Tal Sperre bis nach Kerns ausgeweitet.</p> <p><u>Antrag:</u> Auf den Grünstreifen ist zu verzichten.</p> <p><u>Begründung:</u> Die Einführung eines Grünstreifens zwischen bestehender Bebauung und zukünftigem Gewerbegebiet in der Bünthen erfüllt nicht die Anforderungen an einen Frischluftkorridor und widerspricht bewährten Konzepten, die besagen, dass isolierte Grünflächen ohne öffentliche Nutzung tendenziell verkommen. Dieser Grünstreifen würde durch die Nähe zu einer ruhigen Gewerbezone und hohen Hecken/Zäunen entweder zu einem unattraktiven Ort oder zu einer teuren Fläche für Wartung und Sicherheit</p>	<p>«Im Feld» als auch das Teilgebiet Foribach sind Teilgebiete des Entwicklungsschwerpunkts für die Wirtschaft (ESP) Sarnen Nord. Die im REK Sarnen dargestellten Entwicklungsabsichten wurden mit dem Kanton koordiniert. Demgemäss darf die Anordnung des Arbeitsgebiets vom kantonalen Richtplan abweichen, sofern die Fläche von 3 ha nicht überschritten wird. Aus Sicht der Gemeinde kann der Ortseingang von Sarnen ab der Autobahnausfahrt Sarnen Nord mit einer Ostvariante städtebaulich besser gestaltet werden. Eine Ausdehnung des Siedlungsgebiets Richtung Autobahn mindert den Kulturlandverlust durch verminderte notwendige Erschliessungsflächen. Der Erschliessungsaufwand ist kleiner.</p>

werden. Die geplante Anordnung verstärkt die räumliche Entwicklung im Foribach ungünstig, wie auch der Grüngürtel im Raumordnungskonzept zeigt. Diese Massnahme würde zudem die kompakte innerstädtische Siedlungsentwicklung behindern, indem sie die Bebauung weiter in Richtung N8 ausdehnt.

Die Grenze zwischen Sarnen und Kerns ist schon heute stark verwischt. Ein Frischluftkorridor entlang der A8 wird durch die östliche Erweiterung des Foribach nicht beeinträchtigt, da ab 30m Breite dessen Funktionalität gewährleistet ist. Aktuell bleiben beide Varianten als mögliche Entwicklungen denkbar. Weiterführende Planungen und Gespräche werden sich vertieft mit dieser Frage auseinandersetzen.

26, *Foribach – Übergang zu Wohngebieten*

42, Antrag: Der Übergang zwischen Wohn- und Arbeitsgebiet wird von den Anwohnenden des Bünthenmatt-Quartiers als sehr wichtig erachtet und muss angemessen gestaltet werden. Die Lärm- und Abgasemissionen müssen möglichst gering gehalten werden.

Es wird in zwei Eingaben auch vorgeschlagen, zusätzliche Arbeitsnutzungen nur in der bestehenden Industrie entlang der Kägiswilerstrasse anzusiedeln und den Foribach entweder gar nicht zu bebauen oder für Mischnutzungen vorzusehen.

Begründung: Der Grünstreifen wird von der Quartierbevölkerung begrüsst. Es werden Fragen zu den Lärm- und Abgasemissionen durch Produktion und Verkehr eingebracht und daher eine sorgfältige Ansiedlung von Unternehmen gefordert. Tendenziell soll diese stärker Richtung Autobahn geschehen.

Antrag: Die Bevölkerung / die Betroffenen sollen im weiteren Verlauf die Möglichkeit zur Mitwirkung erhalten.

Für die Realisierung des Entwicklungsgebiets Foribach ist eine Diskussion über einen geeigneten, hochwertigen Übergang notwendig. Einerseits kann der Übergang durch einen Grünraum mit öffentlichen Wegen sowie Aufenthalts- und Freiflächen für die Arbeitsnutzungen gewährt werden. Andererseits ist die konkrete Arbeitsnutzung sowie die Bebauung im Übergangsbereich entscheidend. Die Anforderungen sind in gegenseitiger Abhängigkeit miteinander verknüpft. Die eingebrachten Punkte zu Lärm- und Abgasemissionen sowie zur Breite des Grünstreifens werden in den weiteren Planungsschritten einen hohen Stellenwert behalten. Die Herausforderungen bezüglich der Entwicklung des Gebiets Foribach sind der Gemeinde bewusst. Spezifischere Aussagen zu den vorgesehenen Nutzungen und den damit verbundenen Emissionen sind erst in weiteren Planungsschritten möglich. Zur Entwicklung des Arbeitsgebiets Foribach wird es weitere Mitwirkungsformate in kommenden Planungsphase geben, bei denen sich die Anwohnende einbringen können.

Im Foribach sollen Unternehmen mit hoher Beschäftigungs- und regionaler Wertschöpfungswirkung angesiedelt werden.

		Wohnnutzungen schliesst der kantonale Richtplan aus.
42, 59	<i>Foribach – Verkehrsanbindung</i> Es ist darauf zu achten, dass das neu geplante Quartier von der Nordstrasse her gut erschlossen wird und es zu keinem Durchgangsverkehr (Personen, Skateboards, Fahrräder) auf Fusswegen durch das Bünten(matt)quartier kommt.	Um die Arbeitsplätze möglichst einfach mit dem ÖV zu erschliessen, muss das Fuss- und Velowegnetz ausgebaut werden. Die im REK Sarnen eingetragenen Fusswege werden überarbeitet. Die Anbindung des neuen Arbeitsgebiets an die S-Bahnhaltestelle Sarnen Nord erfolgt über die Büntenstrasse und nicht über die Büntenmatt.
19, 36, 56	<i>Mobilitätsmanagement</i> <u>Antrag:</u> Bei grösseren Firmen, bei Verwaltung und verwaltungsnahen Betrieben ist ein Mobilitätsmanagement einzuführen. <u>Begründung:</u> Durch die Entwicklungen in Sarnen Nord soll kein zusätzlicher Mehrverkehr (MIV) entstehen und die Verlagerung auf die öffentlichen Verkehrsmittel sowie auf den Langsamverkehr sollen gefördert werden. 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 Autopendelnden reduziert werden.	Die Förderung und Forderung von Mobilitätskonzepten ist eine Massnahme des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts GVK. Die Erwähnung in den Strategien des REK wird geprüft. Gemäss GVK ist die Forderung im Rahmen der verbindlichen Nutzungsplanung umzusetzen.
36	<i>Veloparkierung</i> <u>Antrag:</u> Normgerechte und benutzerfreundliche Veloparkierungslösungen bei Unternehmen für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf werden über verbindliche Bestimmungen im Baureglement sichergestellt. <u>Begründung:</u> Benutzerfreundliche Veloabstellanlagen an geeigneten Standorten sind ein wichtiger Faktor für die Förderung des Veloverkehrs und damit die Begrenzung der Verkehrsbelastung.	Vorgaben zur Veloparkierung in Arbeitsgebieten werden mit der Nutzungsplanung gemacht.
55	<i>Kulturlandschutz</i> <u>Antrag:</u> Im Sinne des Kulturlandschutzes ist auch zukünftig auf flächenintensive Ansiedlungen zu verzichten. <u>Begründung:</u> -	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Mit den geltenden Vorgaben zur Bebauungshöhe kennt Sarnen bereits Massnahmen zum haushälterischen Umgang mit dem Boden. Weitere Massnahmen sind gestützt auf das Arbeitszonenmanagement des Kantons zu berücksichtigen.
3	<i>Transformationsgebiet Militärstrasse</i> <u>Antrag:</u> Das ehemalige Zeughausareal ist nicht als Transformationsgebiet aufzunehmen, da weiterhin eine militärische Nutzung vorgesehen ist.	Die Eingabe wird auf- und entsprechende Anpassungen im REK Sarnen vorgenommen. Die Gebietsteile Reithalle und Truppenunterkunft sind weiterhin als

	<p><u>Begründung:</u> Das ehemalige Zeughausareal in Sarnen befindet sich im Kernbestand der Armee. Das heisst, dass dieses Areal langfristig für die militärischen Nutzungsbedürfnisse sichergestellt werden muss. Für die Planung und Entwicklung der betroffenen VBS Immobilien und Grundstücke wurde ein Nutzungskonzept (NUK) erstellt. Aus diesem Grund gibt es keine Möglichkeit, dieses Areal einer anderen Nutzungsform zuzuordnen. Die bestehende Zoneneinteilung ÖZ trifft auch auf die zukünftige Nutzung zu. Die Armeeführung hat entschieden, den Schiessplatz Glaubenberg langfristig wieder militärisch zu nutzen. Auch für diesen Standort wurde durch die armasuisse Immobilien in Zusammenarbeit mit der Armee ein immobilienstrategisches Nutzungskonzept erstellt, welches sich in der Umsetzung befindet.</p>
<p>59 <u>Verschiebung Einfahrt Tankstelle</u> <u>Antrag:</u> Eine Verschiebung der Einfahrt zur Tankstelle Socar an die Nordstrasse kurz nach dem Kreisel wäre möglichst schnell umzusetzen. <u>Begründung:</u> Verkehrliche Entlastung der Kägiswilerstrasse</p>	<p>Die vorgeschlagene kurzfristige Massnahme ist für das REK Sarnen zu spezifisch.</p>
<p>23 <u>Ziele Mischgebiete</u> <u>Antrag:</u> Es sind präzisere Aussagen zu den Zielen für die Mischgebiete (Strategie A7) zu formulieren, auch räumliche Ziele sowie Bedingungen zu Volumetrie, Freiflächen, Durchwegung für Fussgänger, sommerliche Hitze. Die fussläufige Erschliessung über Boden zu den Detaillisten im Süden der Nordstrasse sei ins REK aufzunehmen. Es müssen Vorgaben für unternutzte Areale festgelegt werden. <u>Begründung:</u> In einem Gebiet an dieser Lage darf nicht im Blindflug parzellenweise entwickelt werden. Die Gemeinde muss Bedingungen formulieren, welche in dichten Quartieren gute Wohn- und Arbeitsplatzqualität sicherstellen und diese mit publikumsorientierten Dienstleistungen in Einklang bringen. Studien zur Durchlüftung, eine hohe Qualität von unversiegelten Freiflächen und sichere sowie attraktive Langsamverkehrs-Verbindungen zu den Detaillisten (Türlacher), Schulen und öffentlichen Institutionen sind eine Voraussetzung für weitere Bauvorhaben in Sarnen Nord. Die umfangreichen, nicht oder nicht mehr bebauten Flächen im Industriegebiet müssen bebaut sein, bevor weitere für Industrie und Gewerbe eingezonte Flächen freigegeben werden. Auch die Nacht- und Wochenendnutzung muss mitgedacht werden für ein lebendiges Quartier. Architektonische Qualität in identitätsstiftender Gestaltung über Wettbewerbsverfahren und sozial aktive Wohnkonzepte sollten vorgeschrieben werden.</p>	<p>Das Anliegen ist für die Neuentwicklung des Wohn- und Arbeitsgebietes im Feld verständlich. Hier läuft parallel ein Verfahren für die Zonen- und Quartierplanänderung, das auf einem kooperativ erarbeitetem Entwicklungskonzept beruht. Die Ziele der Gebietsentwicklung wurden im REK Sarnen nicht wiederholt. Räumliche Aussagen werden in einem geringen Umfang in der Synthese gemacht. Das angesprochene ortsbauliche Konzept für Sarnen Nord stellt das REK jedoch nicht dar. Zwischen dem REK und den Quartierplänen bzw. einzelnen Baugesuchen kann eine Lücke geschlossen werden, die mit den Vorgaben in der Nutzungsplanung wohl nur ungenügend geschlossen werden können.</p>

4.2.4 Verkehr und Mobilität – Allgemein

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
56	<p><i>Zeitgemässe und zukunftsorientierte Lösungen</i> <u>Antrag:</u> Die Umsetzung vieler Massnahmen muss bald realisiert werden und bei der Ortsplanungsrevision müssen sie durch entsprechende grundeigentümliche und baurechtliche Bestimmungen konkretisiert werden. <u>Begründung:</u> Wir sind daran interessiert, dass zu den Themen Verkehr und Mobilität zeitgemässe und zukunftsorientierte Lösungen gefunden werden. Nach unserem Studium der Unterlagen können wir feststellen, dass im REK viele entsprechende Ansätze vorhanden sind.</p>	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
19	<p><i>Vorgaben GVK umsetzen</i> <u>Antrag:</u> Der Bezug zum «kantonalen Gesamtverkehrskonzept» (GVK) ist zielführend. Es gilt konsequent auf die 4V Strategie gemäss GVK zu setzen – Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen. <u>Begründung:</u> Da es sich beim GVK wie auch beim REK um Konzepte ohne bindenden Charakter handelt, sind konkrete und spezifische Massnahmen und Projekte auf kommunaler Ebene zwingend.</p>	Sowohl das GVK des Kantons Obwalden als auch das REK Sarnen sind behördenverbindliche Dokumente. Weiterführende Planungen wie die Nutzungsplanung mit der Revision des Bau- und Zonenreglements oder der kommunale Verkehrsrichtplan müssen sich danach richten.

4.2.5 Verkehr und Mobilität – ÖV, MIV und Strassenraum

Mit dem online-Formular wurden die Mitwirkenden gefragt, wie aus Ihrer Sicht mit dem zu erwartenden zusätzlichen Arbeits- und Pendlerverkehr in Sarnen Nord umgegangen werden soll? Erachten Sie den Autobahnanschluss Kernmatt oder die Entlastungsstrasse Foribach als geeigneter zur Entlastung der Kägiswilerstrasse?

Die erhaltenen Einschätzungen sind in Kapitel 6.4 zusammengefasst. Der Halbanschluss Kernmatt wird in den Eingaben klar bevorzugt. Kritische Stimmen und Abwägungen zwischen den beiden Strategien V1 & V2 sind auch in den vier weiteren Eingaben wiederzufinden.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
23, 26, 55, 56	<p><u>Halbanschluss Kernmatt (V1 & V2)</u></p> <p><u>Antrag:</u> Die Bestrebungen für einen Halbanschluss Sarnen Kernmatt werden teilweise unterstützt, teilweise abgelehnt. Eine Eingabe fordert, dass die Erschliessung des Arbeitsschwerpunktes Sarnen Nord mit der geplanten Umfahrungsstrasse erst nach abschliessendem Entscheid über den Halbanschluss Nationalstrasse Sarnen-Kernmatt geplant werden soll. Bei einem Nationalstrassenanschluss Sarnen-Kernmatt ist die Entwicklung des Arbeitsschwerpunktes Sarnen Foribach neu zu überdenken. Im Falle eines Halbanschlusses Kernmatt wäre eine räumliche Entwicklung im Bereich Kernmatt-Industriegebiet vorzusehen. Das bebaubare Gebiet im Foribach ist in diesem Fall der Mischzone Wohnen-Gewerbe zuzuführen.</p> <p><u>Begründung:</u> Die unterstützende Eingabe weist auf die Vorteile von Sarnen mit der vierspurigen Autobahn mit zwei Vollanschlüssen Süd und Nord hin. Den Halbanschluss Kernmatt benötigt es, um den Verkehr zum Arbeitsschwerpunkt zu optimieren und Wohnquartiere vom Verkehr zu entlasten. Die neue Brücke dazu wurde bereits durch den Kanton erstellt.</p> <p>Die ablehnende Eingabe steht einem Ausbau der Strasseninfrastruktur, allgemein kritisch gegenüber. Vorrangig müsste dringend die Infrastruktur für das Velo- und Fusswegnetz verbessert werden.</p> <p>Die dritte Eingabe findet, dass V1 und V2 zusammen eine Überversorgung mit Erschliessung bedeuten. Ein Vergleich der beiden Vorschläge zeigt, dass ein Halbanschluss Kernmatt den Knoten Sarnen Nord - Nordstrasse - südliche Kägiswilerstrasse von der Hälfte des Werk- und Pendlerverkehrs entlastet und dabei weitgehend in eingezontem Gewerbegebiet verläuft. Erst wenn sich zeigt, dass der Halbanschluss Kernmatt nicht realisiert wird, soll die Lösung des Ausbaus Kreiselpolizeigebäude weiterverfolgt werden. Diese Entlastungslösung führt durch Landwirtschaftsland und durch bestehende bebaute Strukturen, entlastet aber die heute schon sehr belastete Nordstrasse kaum. Wenn der Halbanschluss Kernmatt zustande kommen sollte, wären die anliegenden Gebiete im Bereich Kernmatt für Industrie- und Gewerbe zu entwickeln und</p>	<p>Die Formulierung der beiden Strategien wird geprüft und geschärft. Ziel ist die Entlastung der Kägiswilerstrasse im Bereich der Wohnquartiere. Die Entlastungsstrasse Foribach betrifft Landwirtschaftsland und im Anschluss an die Kägiswilerstrasse genutzte Bauzonen. Vorerst ist eine Stichstrasse als Erschliessung des Teilgebiets Foribach geplant. Mit den Planungen im Gebiet Foribach soll sichergestellt werden, dass die Erschliessung dereinst zu einer Entlastungsstrasse ausgebaut werden kann.</p> <p>In einer ersten Priorität soll die Realisierung des Halbanschlusses Kernmatt angestrebt werden. Mit einem zusätzlichen Anschluss an die A8 könnte der Anschluss Sarnen Nord sowie der entstehende Anschluss Vollanschluss in Alpnach von dem Lastwagenverkehr entlastet werden. Die Gemeinde ist sich bewusst, dass sowohl ein neue Autobahn-Halbanschluss wie auch eine Entlastungsstrasse Projekte sind, die viel Zeit, konstantes Engagement und entsprechende Ressourcen benötigen.</p>

	das bebaubare Gebiet Foribach in diesem Fall der Mischzone Wohnen/Gewerbe zuzuführen. Damit entsteht eine sinnvollere Nachbarschaft zum Wohnquartier Bünten.	
56	<p><u>ÖV-Anbindung Bitzighofen (V5)</u> <u>Antrag:</u> Für das Quartier Bitzighofen muss mit Verlegung der Buslinie auf die Kägiswilerstrasse eine Alternative gefunden werden. <u>Begründung:</u> Durch die im Fahrplan 2024 vorgesehene Verlegung der Linie 342 auf die Kägiswilerstrasse, erhält das Gebiet Bitzighofen eine schlechtere ÖV-Erschliessung. Vielleicht könnte die Lokalbusverbindung zum Seefeld mit einer neuen Verbindung in das Gebiet Bitzighofen kombiniert werden?</p>	Bei der Einführung eines Ortsbusses wird die Erschliessung von Bitzighofen geprüft.
19, 45	<p><u>Vernetzung mittels Mobilitätshubs (V6)</u> <u>Antrag:</u> Eine Attraktivierung der Langsamverkehrsachsen und die Entwicklung des Mobilitäts-Hubs begrüssen wir. Der Fokus soll hier gemäss GVK beim «Vernetzen» liegen. Ein Ausbau von attraktiven Sharingangeboten ist notwendig. Die Erweiterung des Angebots von Veloabstellplätzen auf der Westseite des Bahnhofs Sarnen ist seit Jahren ein Anliegen und kann bei eingeschränkten Platzverhältnissen mittels Doppelstockanlagen erreicht werden. <u>Begründung:</u> Ein gutes ÖV-Angebot sowie ein Angebot an Bike- und Carsharing motivieren Bewohnende und Arbeitnehmende von zentrumsnahen Wohneinheiten und Betrieben, aufs eigene Auto zu verzichten. Zudem ist es wichtig, bei den Verkehrshubs und im Zentrum ein attraktives und grosszügiges Veloparkierungsangebot zur Verfügung zu stellen.</p>	Die geforderten Entwicklungen sind so im REK Sarnen abgebildet und werden in weiteren Planungsschritten konkretisiert.
33, 35, 55, 57, 67	<p><u>Sammelparkierungen (V7)</u> <u>Antrag:</u> An den Bahnhaltstellen sowie an der Haltestelle Sarnen See sind ein Park & Ride-Angebot vorzusehen. Eine weitere Eingabe fragt, weshalb westlich der Bahnlinie keine Sammelparkierungen vorgesehen sind. <u>Begründung:</u> Diejenigen die mit dem Auto von Ramersberg (Wilten, Stalden, Kägiswil usw.) nach Sarnen fahren und dann mit der Bahn weiterfahren, müssen unmittelbar neben den Bahnhöfen Nord und später Süd parkieren können. Leider wurde bei der Haltestelle «Sarnen Nord» ein Park and Ride durch planerische Einschränkungen bewusst verhindert. <u>Antrag:</u> Das Parkplatzangebot auf öffentlichem und privatem Grund soll nicht zunehmen.</p>	Auf der Strategiekarte sind bei den Haltestellen Symbole für Sammelparkierungen eingetragen. Die Nachfrage nach kostenpflichtigen Parkplätzen an den Bahnhöfen ist schwierig abzuschätzen. Für Pendler empfiehlt es sich das Zonenabo, in dem die Nutzung des Postautos inbegriffen ist. Westlich des Zentrums sind Standorte vorgesehen, am östlichen Ortsrand von Sarnen Dorf nicht. Die Standorte der Sammelparkierungsanlagen sind an die vorhandenen Platzgegebenheiten angepasst. Mehrere Sammelparkierungsanlagen befinden sich direkt an der Bahnlinie und sind somit besser geeignet als östlichere Varianten. Weitere Aussagen zur Parkierung macht das Parkplatzkonzept der

	Gemeinde, dass in Erarbeitung ist.
<p>56, <i>Parkgebühren</i> 62, <u>Antrag</u>: Es gibt Stimmen für und gegen eine flächen- 67 deckende Einführung von Parkgebühren. Parkplätze sollen mehr kosten als der öffentliche Verkehr. <u>Begründung</u>: <i>Gegen Parkgebühren wird keine Begrün- dung angeboten. Für Parkgebühren wird das Argument eingebracht, dass das Endziel sein soll, weniger Autos im Zentrum zu haben.</i></p>	<p>Mit der Strategie V7 "Öffentliche Sammelparkierung schaffen" wurde der Verweis auf das Angebots- und Bewirtschaftungskonzept der Gemeinde gemacht. Diese Grundlage für die Überarbeitung des Parkplatzreglements war Ende 2022 bei den Ortsparteien und Anbietern öffentlicher Parkplätze in der Vernehmlassung. Das Parkplatzreglement ist aktuell in der Überarbeitung und sieht eine Bewirtschaftung sämtlicher öffentlicher Parkplätze vor.</p>
<p>33, <u>Verkehrslenkung schaffen (V8)</u> 55, <u>Antrag</u>: Zwei Eingaben fordern eine Umfahrungs- 57, strasse. Die Idee einer Umfahrungsstrasse über die Mi- 60, litär- und Enetriederstrasse soll nochmals überprüft 62 und richtig umgesetzt werden. Es wird gefordert, dass landwirtschaftlicher Verkehr nicht mehr durchs Zent- rum fahren darf. Eine weitere Eingabe will eine ge- zielte Verkehrslenkung auf die A8 auch im Norden und Süden der Militär- und Enetriederstrasse. Gleichzeitig bedingt dies Verbesserungen beim Anschluss Sarnen Nord. <u>Begründung</u>: Die Umfahrung über die A8 wird wegen des landwirtschaftlichen Verkehrs nicht als ausrei- chend betrachtet. Die Nationalstrasse ist für weiträu- migen Verkehr gemacht. Wer beispielsweise von Kägiswil nach Sarnen fährt, kann nicht auf die Auto- bahn. Auch der einst gepflasterte Dorfplatz wurde durch die Brünigstrasse zerschnitten und sollte wieder- hergestellt werden. Weiter war im Verkehrskonzept der ehemaligen Dorfschaftsgemeinde die Achse Enetriederstrasse/Militärstrasse als echte Dorfkern- Umfahrung/-Entlastung geplant.</p>	<p>Es gilt festzustellen, dass der Verkehr im Zentrum von Sarnen überwiegend eigener Verkehr ist. Die Nationalstrasse A8 wirkt bereits als Umfahrung für den ortsfremden Verkehr. Gemeinde und Kanton sind bestrebt, den Autobahnanschluss Sarnen Nord so zu verbessern, dass die A8 noch vermehrt als Umfahrung genutzt wird. Die parallele Achse Militärstrasse – Enetriederstrasse bietet gegenüber der A8 nur den Vorteil, dass auf ihr auch landwirtschaftlicher Verkehr zulässig ist. Das Befahren mit Traktoren und Anhängern wird heute jedoch durch die Verkehrsberuhigungselemente eingeschränkt bzw. fast verunmöglicht. Der landwirtschaftliche Verkehr ist im ländlichen Raum eine Tatsache und rechtfertigt allein keine zusätzliche Umfahrung, auch wenn dieser im Zentrum als störend und gefährlich wahrgenommen wird. Ehemalige Verkehrskonzepte wurden mit der Überarbeitung hinfällig und haben damit ihre Gültigkeit verloren. Die Führung des Verkehrs im Zentrum, Flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung sind auf dem Prüfstand. In Zusammenarbeit mit dem Kanton</p>

wurde in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept Massnahmen für eine siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt aufgezeigt. Die Erkenntnisse werden Anfang 2024 der Bevölkerung vorgestellt.

Mit dem online-Formular wurden die Mitwirkenden gefragt, als wie wichtig Sie eine bessere Erreichbarkeit des Sarnersees mit dem öV einschätzen und wie Sie zu der Idee einer S-Bahnhaltestelle Sarnen See oder eines Ortsbusses stehen und was sie in der Freizeit eher nutzen würden?

Die erhaltenen Einschätzungen sind in Kapitel 6.6 zusammengefasst. Die Meinungen zu einer verbesserten öV-Erschliessung gehen stark auseinander. Einige finden die Erschliessung mit dem ÖV im Seefeld bereits ausreichend oder es wird auf die nicht weite Distanz zum Bahnhof Sarnen verwiesen. Andere begrüssen ein Ortsbusangebot oder eine S-Bahnhaltestelle. Hier wird häufig gefordert, dass dann gleichzeitig die Parkplätze reduziert werden müssten, um nicht einfach zusätzliche Menschen anzuziehen. Der Nutzen einer verbesserten ÖV-Anbindung wird insbesondere im Sommer gesehen. Wichtig ist gemäss den Rückmeldungen auch, dass eine Haltestelle Sarnen See zwingend mit einem Park and Ride-Angebot kombiniert würde. Viele sind selbst mit dem Velo unterwegs.

Zu den betreffenden Strategien V9 & V10 gingen fünf weitere Eingaben ein:

45, *Haltestelle Sarnen See (V9 & V10)*

55, Antrag: Die Haltestelle Sarnen See wird von mehreren
56, Eingebenden begrüsst. Mehrere Eingaben fordern,
57, den Planeintrag nach südlich der Kreuzung von Bahn-
62 linie und Brünigstrasse hin zum bestehenden Park-
platz zu verschieben. Teilweise wird die Notwendig-
keit hinterfragt und ein Ausbau im Takt der bestehen-
den Linien gefordert, bevor eine zusätzliche Bahn-
und Bushaltestelle beim Seefeld realisiert wird. Es wird
ein Stundentakt bis Betriebsschluss und auch am Wo-
chenende gefordert. Der gleichzeitige Eintrag einer
Lokalbusverbindung und der Haltestelle Sarnen See
sorgt für Unklarheit.

Begründung: 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. Die Verschiebung nach Süden ist sinnvoll, weil in unmittelbarer Nähe eine gute Park&Ride-Infrastruktur in Form des Parkplatzes Lido vorhanden ist. Die beiden Nutzungen Pendelverkehr und Freizeitverkehr ergänzen sich optimal, weil sie zeitlich wenig zusammenfallen. Die Park&Ride-Anlage soll dabei nicht über die Seestrasse, sondern direkt ab der Brünigstrasse im Gegenverkehr erschlossen werden.

Einwände dagegen sind, dass das Seefeld für Einheimische zu Fuss oder mit dem Velo gut erreichbar ist, Auswärtige sowieso mit dem Auto kommen und mit der Postautolinie nach Flüeli bereits heute (wenn auch am Wochenende ohne stündlichen Taktfahrplan) an

Die Mobilität in der Freizeit ist schweizweit sehr hoch, weshalb eine bessere ÖV-Erschliessung des Seefelds angestrebt wird. Die Strategien sind so ausformuliert und angedacht, dass zweigleisig Abklärungen getätigt und beide Optionen offengehalten werden sollen. Ein Standort der S-Bahnhaltestelle nördlich der Brünigstrasse könnte langfristig bei einer weiteren Siedlungsentwicklung in Sarnen Süd von Interesse sein. Die Haltestelle in unmittelbarer Nähe des Lidos ist dagegen hauptsächlich für die Freizeitnutzungen am See ausgelegt.

Ob eine Kombination von S-Bahnerschliessung und Ortsbus möglich ist oder ob die bestehende Linie 351 neu geführt werden kann, ist abzuklären.

Der Ausbau des ÖV-Angebots für die äusseren Ortsteile von Sarnen ist im REK Sarnen vorgesehen.

	den ÖV angebunden ist. Es wird für einen Ausbau der Verbindungen statt der Haltestellen plädiert.	
45, 56	<p><u><i>Siedlungsverträglichkeit und Strassenräume (V11)</i></u> <u>Antrag:</u> Im Allgemeinen soll bei jeder Gelegenheit die Siedlungsverträglichkeit der Verkehrsinfrastruktur erhöht werden (Gestaltung, Verkehrsberuhigung usw.). Weiter sollen Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen zum Standard werden und es soll nur bei begründeten Ausnahmen darauf verzichtet werden. Neben den ortsprägenden Räumen in Sarnen Dorf und den Ortskernen sind nicht nur in, sondern auch zwischen den Quartieren und Ortsteilen vermehrt Strassenräume aufzuwerten und für den Fuss- und Veloverkehr durchgängig und sicher zu gestalten. <u>Begründung:</u> Die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit und die Gesundheit (weniger Lärm) werden dadurch erhöht. Verkehrsberuhigung bringt Lebensqualität für die Wohnbevölkerung und erhöht die Verkehrssicherheit und den Lärmschutz für alle. Bei der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr kommt den Strassenverbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen eine grosse Bedeutung zu. Diese Strassenabschnitte sollen prioritär entwickelt werden.</p>	Die Strategien im REK Sarnen sehen diverse Massnahmen zur besseren Siedlungsverträglichkeit des motorisierten Individualverkehrs vor. Detaillierte Massnahmen und Bestimmungen erfolgen in weiteren Planungsschritten, beispielsweise mit dem Verkehrsrichtplan und mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten für einzelne Strassenabschnitte.
45, 52, 55, 56	<p><u><i>Tempo 30 vs. Tempo 50 (V13)</i></u> <u>Antrag:</u> Es gibt Stimmen gegen Tempo 30 (allgemein oder auf Kantonsstrassen) im Dorfzentrum von Sarnen. Andere befürworten die flächendeckende Einführung von Tempo 30. Es wird gefordert, dass die Verkehrsführung so zu belassen ist und auf ein Einbahnsystem verzichtet werden soll. <u>Begründung:</u> Tempo 30 und Einbahnregime wurden vom Sarner Stimmvolk an der Urne bereits verworfen. Für den Gegenverkehr werden als Argumente die verkehrsberuhigende Wirkung durch die enge Fahrbahnsituation sowie die Mehrkilometer durch das Einbahnsystem eingebracht. Betont wird auch, dass die Verkehrsmittel immer aufeinander abzustimmen und nicht gegeneinander auszuspielen sind. Für Tempo 30 spricht, dass es sich dabei nicht nur um die dringendste, sondern auch eine zeitgemässe und zukunftsorientierte Massnahme für eine Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität und Steigerung der Sicherheit für Velofahrende und zu Fuss Gehende. Es wird auch gefordert, die Umsetzung prioritär und mit einer klaren politischen Haltung zu verfolgen.</p>	Die Strategie V13 setzt die übergeordneten Bestimmungen des GVK und des kantonalen Richtplans um und ist bereits im bestehenden Verkehrsrichtplan enthalten. Massnahmen wie eine Einbahn werden durch die Strategie nicht vorgegeben. Die Anzahl Möglichkeiten für eine sinnvolle Verkehrslenkung in Sarnen Dorf sind begrenzt. Ein «weiter wie bisher» ist aufgrund der zahlreichen Rückmeldungen aus der Bevölkerung nicht angebracht. Die vorliegenden Vorschläge sind vielfach erprobte Methoden, die in anderen Gemeinden gut funktionieren und das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen. Die Schaffung einer sicheren Infrastruktur für die aktive Mobilität widerspricht dem Neben- und Miteinander verschiedener Verkehrsmittel nicht.
23, 45, 56	<p><u><i>Kreuzung Nordstrasse/Kägiswilerstrasse (V 14)</i></u> <u>Antrag:</u> Die Umgestaltung soll gezielt eine Verbesserung der Sicherheit für die Velofahrenden und zu Fuss Gehenden bringen und muss mit baulichen Queerungshilfen ausgestattet sein. Die à Niveau-Querung der Nordstrasse soll auch für den Veloverkehr nutzbar</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die skizzierte Vision einer Tieferlegung der Nordstrasse würde eine neue Erschliessung bzw. Anbindung der Kägiswilerstrasse

sein. Eine weitere Eingabe fordert, dass die Verbindung zwischen Dorf und Sarnen Nord mit einer hindernisfreien Fussgängerüberführung bewältigt werden soll, anstelle der angedachten Überdachung der Nordstrasse.

Begründung: Die Kreuzung Nordstrasse/Kägiswilerstrasse ist eine wichtige Schulweg- und Einkaufsverbindung. 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. Eine partielle Überdachung zur Gewinnung eines horizontalen Übergangs auf breiter Flur stellt ein sehr urbanes Element dar in einem erst kürzlich zur Stadt gewordenen Dorf. Es würde auch bedeuten, dass die gesamte Erschliessung umgekrempelt werden müsste.

erforderlich machen. Die Zufahrt zu den Arbeitsnutzungen könnte über Gebiet Foribach oder den Halbanschluss Kernmatt erfolgen.

Nur eine Überdeckung der Nordstrasse kann das Zusammenwachsen der Ortsteile in diesem Mass erwirken. Eine Fussgängerüberführung kann die Trennwirkung nicht massgeblich reduzieren.

4.2.6 Weitere Verkehrsthemen

56 *Schulwegsicherheit*

Antrag: Die Gemeinde muss sich dafür einsetzen, dass die Kinder sicher, gesund und umweltfreundlich auf dem Schulweg unterwegs sind.

Begründung: Dank gezielten Massnahmen und Kampagnen wie «Zu Fuss zur Schule», «Bike2school» usw. wird ein sicherer und sinnvoller Schulweg gefördert. Dies ist auch eine wichtige Voraussetzung, dass die unnützen und gefährlichen Elterntaxis verhindert werden können.

Das REK Sarnen zeigt auf, dass der Strassenraum vielerorts siedlungsorientiert gestaltet werden soll. Die konkreten Massnahmen müssen in weiteren Planungsschritten konkretisiert werden.

33 *ÖV-Erschliessung Kreuzstrasse*

Antrag: Zur ÖV-Erschliessung des Gebietes Kreuzstrasse soll das Gelände des ehemaligen Bahnhofs Kerns-Kägiswil (bis 1989) als Reserve für eine weitere künftige S-Bahn-Station vorgesehen werden.

Begründung: -

Eine Bahnanbindung von Kägiswil und dem Gebiet Kreuzstrasse ist nicht vorgesehen. Eine Busanbindung erfüllt die Kapazitätsbedürfnisse ausreichend. Durch den Unterhaltsstützpunkt der Zentralbahn und den Anforderungen des Hochwasser- bzw. Gewässerschutzes ist eine Bahnhofsnutzung am Ort nicht mehr möglich.

1 *Landenbergstrasse für MIV sperren*

Antrag: Die Landenbergstrasse gehört aus Sicherheitsgründen aus dem öffentlichen Verkehrsnetz gestrichen. Die Erschliessung vom Landenberg würde nach wie vor ab der Schwanderstrasse, ebenfalls die Häuser der Landebergstrasse 9/11/11a, erfolgen. Die restliche Landebergstrasse würde Fussgänger und aktive Mobilität zur Verfügung stehen und würde dadurch auch die Attraktivität des Landenbergs fördern.

Begründung: Auf der Landenbergstrasse hat der MIV in den letzten Jahren massiv zugenommen. Die

Eine Sperrung der Landenbergstrasse für den Durchgangsverkehr wird geprüft.

	Landenbergstrasse wird zur Abkürzung über den Dorfplatz in die Brünigstrasse, Richtung Sachseln genutzt. Dies birgt massive Gefahren für Fussgänger und Schulkinder, insbesondere an der Kreuzung zur Kirchstrasse und auf dem Dorfplatz.	
52	<p><u><i>Neue Mobilitätsformen</i></u> <u>Antrag:</u> Neue Mobilitätsformen und -verhalten sollten im REK Sarnen berücksichtigt werden. <u>Begründung:</u> Die Welt verändert sich rasant – und mir ihr auch die Mobilität. Selbstfahrende Fahrzeuge und Mikromobilität werden wichtig. Auch die Individualität wird eine feste Bedeutung erhalten, weshalb wesentlich kleinere Formate bei den Fahrzeugen Einzug halten werden. Das REK Sarnen sollte auf die Chancen und Herausforderungen dazu eingehen. Insbesondere Ladelösungen sind vorzusehen.</p>	Bezüglich zukünftige Mobilitätsformen herrscht aktuell zu wenig Konsens, um räumlich gültige Aussagen dazu im REK Sarnen aufzunehmen. Das REK Sarnen räumt allen Mobilitätsformen einen angemessenen Platz ein.
56	<p><u><i>Pflichtparkplätze MIV</i></u> <u>Antrag:</u> Die Anzahl der Pflichtparkplätze ist zu senken oder im Zentrum sogar abzuschaffen. Die Abgeltung soll gestrichen werden. Dank zeitgemässen Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement soll autoarmes und autofreies Wohnen gefördert und gefordert werden. <u>Begründung:</u> In weiten Teilen von Sarnen ist das ÖV-Angebot gut und/oder die Erreichbarkeit mit dem Velo oder zu Fuss gegeben. Diese Mobilitätsformen sind zu bevorzugen.</p>	Die Aspekte werden in die nachfolgende Nutzungsplanung mitgenommen.
56	<p><u><i>Parkierungsanlage Velo</i></u> <u>Antrag:</u> Normgerechte Veloparkierungslösungen werden über das Baureglement gefordert. Für Wohnbauten, für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum soll die Veloparkierung mindestens nach Norm erfolgen. <u>Begründung:</u> Es ist wichtig, dass genügend Veloparkierungsanlagen in guter Qualität vorhanden sind.</p>	Veloparkierungsanlagen werden im REK Sarnen an viel frequentierten Orten explizit aufgeführt. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in späteren Planungsschritten.
55	<p><u><i>Haltebuchten Bus</i></u> <u>Antrag:</u> Bei den Bushaltestellen sollen wieder Haltebuchten in Betracht gezogen werden. <u>Begründung:</u> Das Halten auf der Strasse behindert den ganzen Verkehrsfluss.</p>	Die Gestaltung von Bushaltestellen wird nicht auf Stufe REK bearbeitet. Die hindernisfreie Ausgestaltung von Bushaltestellen erschwert die Realisierung von Busbuchten.

4.2.8 Verkehr und Mobilität – Fuss- und Veloverkehr

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
45, 56, 62	<p><i>Kantonale Veloalltagsrouten (FVV 1)</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Eingaben fordern, dass sich die Gemeinde Sarnen beim Kanton für die rasche Realisierung einer direkten und sicheren Veloverbindung zwischen Kägiswil sowie Wilen und Sarnen Dorf einsetzt. Eine weitere Eingabe spricht sich für gute Velowege zwischen Sarnen Dorf und Kägiswil aus, diese soll prioritär behandelt werden.</p> <p><u>Begründung:</u> Die grosse Diskrepanz zwischen dem Ausbaustandard des Netzes für den MIV und des Velonetzes schafft wenige Anreize, vom Auto auf das Velo umzusteigen. Es liegt im Interesse der Gemeinde Sarnen, dass die Ortsteile Kägiswil und Wilen mit sicheren und direkten Veloverbindungen erreichbar sind.</p>	<p>Das REK Sarnen anerkennt den dringenden Handlungsbedarf und zeigt die strategischen Stossrichtungen auf. Die konkreten Massnahmen müssen in weiteren Planungsschritten konkretisiert werden.</p> <p>Es wird geprüft, ob die Wilerstrasse bis Oberwilen als «Kantonale Veloalltagsroute» eingetragen werden soll.</p>
45	<p><i>Kantonale Velofreizeitroute (FVV2)</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Abbildung der kantonalen Velofreizeitrouten von Schweiz Mobil (orange) ist nicht korrekt und soll korrigiert werden. Weiter bietet sich <i>zwischen Wilen und Stalden die Endlosenstrasse als geeignetere Veloverbindung an.</i></p> <p><u>Begründung:</u> Kanton und SchweizMobil prüfen bereits die Umlegung der Velolandroute 73 über die Endlosenstrasse.</p>	<p>Die Linienführungen der kantonalen Velofreizeitrouten werden geprüft.</p>
14, 45	<p><i>Kommunale Veloalltagsroute (FVV3)</i></p> <p><u>Antrag:</u> Kritische Beurteilung des Nutzens der Veloalltagsroute Nord-Süd hinsichtlich Priorisierung, Attraktivität und sicherer Führung des Veloverkehrs. Eine weitere Eingabe bemerkt, dass die Route über ein Privatgrundstück (Parzelle 2426) geplant ist, ohne sich mit dem Grundeigentümerschaften abgesprochen zu haben.</p> <p><u>Begründung:</u> Die prioritäre Realisierung einer durchgehenden Route in Nord-Süd-Richtung entlang der Bahn durch Sarnen Dorf erscheint attraktiv. Nicht klar ist, 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. Bei der Routenführung über Privatgrund werden insbesondere Sicherheits- und Haftungsfragen aufgeworfen.</p>	<p>Die angesprochenen Velorouten werden geprüft und ggf. angepasst.</p> <p>Es sind im REK Sarnen diverse Entwicklungen enthalten, deren Realisierbarkeit Abklärungen mit den betroffenen Grundeigentümerschaften bedürfen, so auch die kommunale Veloalltagsroute. Das vorliegende Konzept macht strategische Aussagen, um überhaupt mit einer Entwicklungsabsicht in einen Austausch mit den betroffenen Grundeigentümerschaften treten zu können.</p>
45, 55	<p><i>Öffentliche Veloabstellanlagen (FVV 5)</i></p> <p><u>Antrag:</u> Eine Eingabe fordert normgerechte und benutzerfreundliche Veloparkierungslösungen im öffentlichen Raum, bei Freizeitanlagen und an Haltestellen</p>	<p>Grosse Veloparkierungsanlagen und grobe Linienführungen sind im REK Sarnen aufgeführt, weitere Parkierungsanlagen und</p>

	<p>des öffentlichen Verkehrs. Eine andere Eingabe fordert eine Bewirtschaftung von Veloabstellanlagen. <u>Begründung:</u> 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. Die Bewirtschaftung von Veloabstellanlagen wird gefordert, weil die Anlagen sonst sowieso immer am Anschlag sind.</p>	<p>konkrete Verkehrsführungen sind in weiteren Planungsschritten zu konkretisieren. Die Bewirtschaftung von Anlagen ist nicht auf Ebene REK zu klären.</p>
<p>43</p>	<p><i>Wanderwegnetz (FVV 7)</i> <u>Antrag:</u> Die Darstellung des Wanderwegnetzes ist zu prüfen und die Strategie soll sprachlich so angepasst werden, dass die Pflege des Wanderwegnetzes nicht nur in der Landschaft, sondern auch im Siedlungsgebiet vorgesehen ist. Weiter wird eine Ergänzung des im Wanderweg-Richtplan «als geplant» enthaltene Wanderwegverbindung mit Brücke über die Melchaa im Gebiet Riedli-Chalcheren gefordert. <u>Begründung:</u> Im Strategieplan wird das Wanderwegnetz nicht durchgehend sichtbar. Insbesondere fehlen etliche Verbindungen zu den ÖV-Haltestellen. Die gleiche inhaltliche Lücke wie im oben genannten Plan wird auch in der Liste mit den Angaben zur Umsetzung der Strategien festgestellt. Die Formulierung lässt die Interpretation zu, dass die Wanderwege nur in der Landschaft – welche hier nicht definiert/abgegrenzt ist – sichergestellt werden soll. Ein solches Vorgehen würde jedoch übergeordneten Planungsgrundlagen widersprechen.</p>	<p>Die Wanderwege innerhalb des Siedlungsgebiets werden, wie in der Eingabe angemerkt, aus darstellungstechnischen Gründen teilweise durch Velowege überdeckt. Die Textanpassung werden geprüft. Der zwingend zu erstellende Fusswegrichtplan bietet die besseren Möglichkeiten, die neue Verbindung über die Melchaa als Massnahme auszuweisen.</p>
<p>Kontra: 6, 30, 32, 34, 37, 38, 39, 49, 55 Pro: 51, 57</p>	<p><i>Seenaher Weg (FVV 8)</i> <u>Antrag:</u> Die Wegführung soll geprüft werden und das Grundeigentum muss gewahrt werden. Die meisten Eingaben stammen von Direktbetroffenen, es gibt aber auch einige unabhängige Voten. <u>Begründung:</u> Mehrere Personen mit Eigentum im Quartier «unterer Balgen» äussern im Rahmen der Mitwirkung zum REK Sarnen in Bezug auf den geplanten Seeuferweg in Wilen Bedenken und Anträge: 1. Es werden Bedenken über die geplante Führung des Seewegs über die private Quartierstrassen «Untere Balgenstrasse» geäussert. Dabei werden insbesondere negative Auswirkungen auf Privatsphäre, Ungestörtheit Sicherheit und Lebensqualität befürchtet. Zudem wird die Wichtigkeit des Erhalts der Quartierkultur betont. 2. Allgemein wird eine Wertminderung der Liegenschaften erwartet. 3. Erwähnt wird die landschaftliche Schönheit von Wilen. Der Landschaftsschutz soll gestärkt werden, wobei ein Wanderweg diesen gefährden könnte. Die Landschaftsschutzzone die im oberen Balgen gilt, könne auf den unteren Balgen ausgeweitet werden.</p>	<p>Der seenahe Weg ist in der Sarnener Bevölkerung seit Jahren ein Anliegen. So ist er bereits im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan von 2012 verankert und auch im Kantonalen Richtplan aufgeführt. Für das REK Sarnen wurde die Linienführung grösstenteils daraus übernommen. Die Gemeinde Sarnen hält fest, dass dieser Fussweg als Wanderweg realisiert werden soll, ohne hindernisfrei zu sein. Dies bedeutet einen schmalen Fussweg mit mässig hoher Frequenz. Ein solcher Weg tangiert Aspekte des Landschafts- und Naturschutzes insgesamt weniger als die bereits bestehende Bebauung am Seeufer. Die Abklärungen zur Realisierbarkeit des seenahen Wegs erfolgen in einer weiteren Planungsphase, wobei die</p>

4. Der geplante Weg würde wertvolle Naturbereiche durchqueren und den ökologischen Zustand gefährden. Die Anzahl der Zugänge zum See sollte begrenzt werden, um eine Übernutzung zu verhindern.
5. Eine Person erinnert an frühere Einwendungen gegen den geplanten Uferweg und betont die landwirtschaftliche Nutzung und den Natur- und Landschaftsschutz ihres Grundstücks mit Seeanstoss. Ebenfalls wird ein negativer Einfluss auf die Vermietung eines Partyraums befürchtet, weil die Privatsphäre leidet und parkierende Gäste nicht von Wandernden unterschieden werden können.
6. Hunde und Hundekot, die Erschwerung des Lenkens von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und des Viehtriebs sowie der Verlust von Ökoflächen werden als weitere Probleme) angesehen. Auch in Frage gestellt wird der Unterhalt der Niderholzstrasse (Privatstrasse).
7. Die Kosten-Nutzen-Abwägung des Projekts wird als ungünstig angesehen.
8. Eine Eingabe spricht sich für den Erhalt des Quartierplans «unterer Balgen» aus und betont die Notwendigkeit einer sorgfältigen Balance zwischen öffentlichen und privaten Interessen.
9. Es wird deshalb vorgeschlagen, den Seeweg auf bereits bestehenden Wegen (Trottoir Wilerstrasse oder Giglenstrasse) zu führen. Eine Eingabe fordert, den Weg statt über die Quartierstrasse dem Seeufer entlang zu führen.

Auswirkungen verschiedener Wegführungen eruiert und auch die Grundeigentümerschaften einbezogen werden. Die Überprüfung erfolgt im Rahmen der Überarbeitung des kommunalen Richtplans für das Fusswegnetz.

Gleichzeitig gibt es eine Eingabe von einer direktbetroffenen Partei, die den seenahen Weg und die Linieneinführung begrüsst. Es wird betont, dass auf die Interessen der verschiedenen Anspruchsgruppen gebührend Rücksicht genommen wurde. Weitere nicht-direktbetroffene Eingaben äussern sich positiv zum geplanten seenahen Weg.

Grundsätzlich weist eine weitere Eingabe darauf hin, dass das Grundeigentum gewahrt werden muss.

- 36, *Fussverbindung Bünthenmatt*
42, Antrag: Ein Durchgang oder eine Öffnung zu einem industriell genutzten Bereich soll unbedingt vermieden werden. Es ist darauf zu achten, dass das neu geplante Quartier von der Nordstrasse her gut erschlossen wird und es zu keinem Durchgangsverkehr (Personen, Skateboards, Fahrräder) auf Fusswegen durch das Bünthen-(matt)quartier kommt. Es wird weiter darauf hingewiesen, dass Teile des Weges bereits als Privatweg bestehen.
44, Begründung: Es wird betont, dass eine Öffnung des Weges zum Gebiet Foribach die kinderfreundliche
59

Das REK Sarnen wird dahingehend angepasst, dass nur noch eine Fusswegverbindung über die Bünthenstrasse zur Erschliessung des Foribachs enthalten ist. Wird mit der Entwicklung des Foribachs ein Grünstreifen mit öffentlichen Wegen geschaffen, erachten wir es als sinnvoll, wenn auch das Quartier Bünthenmatt einen Anschluss an diese Wege bekommt.

	<p>Qualität des Quartiers nachhaltig reduzieren und bedeuten würde, dass man kleine Kinder nicht mehr ohne Aufsicht auf dem Privatgelände zirkulieren lassen könnte.</p>	
45	<p><u>Übergeordnete Vorgaben und Umsetzung</u> <u>Antrag:</u> 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), das Kantone und Gemeinden zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen verpflichtet. Das Nationale Veloweggesetz soll bei der Ausgangslage erwähnt und bei den Strategien berücksichtigt werden. Die kommunalen Veloalltags- und Velokomfortrouten sollen in den kommunalen Verkehrsrichtplan überführt werden. <u>Begründung:</u> 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. Es wird erwartet, dass dem Veloverkehr in und um Sarnen in Zukunft mehr Beachtung geschenkt wird.</p>	<p>Das nationale Veloweggesetz wird als Grundlage ergänzt. Der Übertrag in den kommunalen Verkehrsrichtplan erfolgt im nächsten Planungsschritt. Noch ist nicht bekannt, ob der Kanton eine Vollziehungsverordnung erarbeiten wird, mit der die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden geklärt wird.</p>
41, 45	<p><u>Velowegführung Goldmatt</u> <u>Antrag:</u> Die Linienführung der Velokomfortroute durch die Goldmatt ist gemäss Kommunalem Verkehrsrichtplan von 2012 anzupassen. <u>Begründung:</u> 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 und im Anschluss angepasst. Es ist auch zu bemerken, dass die angedachte Verkehrsführung zu Enteignungen führen und die Ausnutzungsziffern beschnitten würden.</p>	<p>Die Führung der Veloverbindung durch die Goldmatt wird gemäss Kommunalem Verkehrsrichtplan 2012 angepasst.</p>
62	<p><u>Dorfplatz Sarnen ohne Durchgangsverkehr</u> <u>Antrag:</u> Der Dorfplatz Sarnen sollte vom Durchgangsverkehr befreit und damit für Fussgänger attraktiv und erlebbar gemacht werden. <u>Begründung:</u> -</p>	<p>Das REK Sarnen sieht einen attraktiven Dorfplatz vor. Aufgrund der Brünigstrasse als Kantonsstrasse kann der Dorfplatz nicht ganz vom Durchgangsverkehr befreit werden.</p>
62	<p><u>Spezialzone Pferdesport Kägiswil</u> <u>Antrag:</u> Unabhängig davon, ob die Spezialzone Pferdesport weiterverfolgt wird (falls ja, sollte das im Räumlichen Entwicklungskonzept erwähnt werden): das Konzept der Pferdewege sollte angegangen werden, denn die Reiter sind ja Tatsache.</p>	<p>Der ursprüngliche Initiant ist nicht mehr an einer speziellen Zone interessiert. Das Vorhaben wird damit nicht weiterverfolgt und es wird auf einen Eintrag im REK Sarnen verzichtet. Weiterverfolgt und einer Erledigung</p>

	<p><u>Begründung:</u> Unerwähnt im räumlichen Entwicklungskonzept bleiben die Pferdewege: Im Jahr 2017 hat die Einwohnergemeinde die «Spezialzone Pferdesport» in Kägiswil in die Vernehmlassung geschickt. Die letzte Information zu diesem Thema war, dass vor einer allfälligen Einzonung das Konzept der Pferdewege auf den Weg gebracht werden soll.</p>	<p>harrt die planerische Sicherung der Reitwege im Gebiet Kägiswil – Alpnach. Hier findet eine überkommunale Planung statt.</p>
56	<p><i>Gestaltung von Knoten und Querungsstellen</i> <u>Antrag:</u> Bei allen Routen muss der Fokus darauf gerichtet werden, die Knoten und die Querungsstellen mit baulichen Massnahmen zu Gunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmenden aufzuwerten. <u>Begründung:</u> Alle beschriebenen Routen und Fussverbindungen sollen vorrangig dem Ziel dienen, im Alltag sichere Verbindungen zu gewährleisten für die Schulkinder und die Menschen, die auf dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind.</p>	<p>Detaillierte Fragen der Gestaltung im Strassenraum werden in weitergehenden Planungen aufgenommen.</p>
56	<p><i>Seestrasse ausschliesslich als Fuss- und Veloverbindung</i> <u>Antrag:</u> Die Seestrasse ab der Sust soll nur als Velo- und Fussverbindung geführt werden und der Seefeldpark für den Autoverkehr über die aktuell wegführende Einbahnstrasse im Gegenverkehr erschlossen werden. <u>Begründung:</u> Dies ermöglicht gleichzeitig die Revitalisierung des Seeufers.</p>	<p>Detaillierte Fragen der Verkehrsführung werden in weitergehenden Planungen aufgenommen.</p>
45	<p><i>Veloverbindung Hofmatt</i> <u>Antrag:</u> Bei der Durchwegung der Siedlung Hofmatt soll auch der Veloverkehr berücksichtigt und die Verbindung auf die östliche Seite der Sarneraa und ins Dorfzentrum auch für Velofahrende ausgestaltet werden. <u>Begründung:</u> 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.</p>	<p>Im Strategieplan eingetragen ist eine solche Verbindung als FVV6 "Fusswegverbindung schaffen". In der Entwicklungsplanung Hofmatt ist eine direkte Anbindung an das Schulareal bzw. den Sarneraaweg auch für Velos vorgesehen. Der Öffentlichkeitsgrad dieser Verbindung ist jedoch klein. Es wird daher auf den Eintrag einer kommunalen Alltagsroute im Strategieplan verzichtet.</p>

4.2.9 Öffentlicher Raum und Freiraum

Mit dem online-Formular wurden die Mitwirkenden gefragt, was Sie über zusätzliche Freizeit- und Erholungsnutzungen und Seeuferrevitalisierungen im Seefeld denken? Welche Nutzungen wären für Sie denkbar und welche nicht?

Die erhaltenen Einschätzungen sind in Kapitel 6.5 zusammengefasst. Vielfach wird ein breiteres Angebot an Verpflegungsmöglichkeiten gefordert. Zusätzliche Nutzungen werden nicht konkret vorgeschlagen. Es überwiegen mahnende Stimmen, die in zusätzlichen Angeboten negative Auswirkungen bei einem noch grösseren Publikumserfolg sehen. Seeuferrevitalisierungen werden begrüsst, sofern diese keine weiteren Einschränkungen der öffentlich zugänglichen Seezugänge und der

Nutzungen am See bedeuten. Wichtiges Thema beim Seefeld sind Parkierungs- und Erschliessungsfragen.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
22	<p><i>Öffentlicher Freiraum in Sarnen Nord</i> <u>Antrag:</u> Gewünscht wird ein Park mit Bäumen, Sitzgelegenheit und Wegen. <u>Begründung:</u> Dies zum Verweilen und um die Gemeinschaft zu pflegen, auch als Gemeinschaftsort mit Kaffee und Sitzgelegenheiten für abends. Das ist für Jung und Alt wichtig und dient zur Steigerung der Lebensqualität und dem Austausch.</p>	<p>Mit der Gebietsentwicklung in Sarnen Nord werden östlich der Haltestelle öffentliche Freiräume entstehen. Ein öffentlicher Grünraum als Park, ist nicht vorgesehen. Neue Grünräume im Gebiet entstehen als Wohnumfelder.</p>
19, 45	<p><i>Aufwertung und Umgestaltung von Strassenräumen</i> <u>Antrag:</u> Die Aufwertung und Umgestaltung von diversen Strassenabschnitten und öffentlich zugänglichen Räumen und deren Vernetzung wird befürwortet. <u>Begründung:</u> Dies kommt insbesondere Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Velofahrenden zugute. Die Aufenthalts- und Wohnqualität im Zentrum gilt es durch bauliche Massnahmen (Bepflanzung, Sitzgelegenheiten, Parkplatzangebot für Veloverkehr, Rückbau von Parkplätzen) anzugehen.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
55, 57	<p><i>Begegnungsräume für ältere Menschen (FG14)</i> <u>Antrag:</u> Spezielle Plätze für ältere Menschen als Begegnungsräume zu gestalten, wird als unnötig erachtet. Eine weitere Eingabe hinterfragt, wer sie nutzen würde. <u>Begründung:</u> Öffentliche Plätze und Freiräume sollten für jedermann zugänglich sein und müssen auch attraktiv sein. Alle Menschen sollen sich dort begegnen, wo sie das möchten und nicht dort, wo ein spezieller «staatlicher Platz» dafür vorgesehen ist. Beschattete Sitzgelegenheiten haben überdies nichts mit Altersgruppen zu tun. Öffentliche Kinderspielplätze sind dagegen sinnvoll, weil mit solchen Plätzen meistens Spielgeräte in Verbindung stehen. Zu beachten ist dabei die Ordnung und Sicherheit auf solchen Plätzen, welche nach der Einrichtung auch sinnvoll und effizient gewährleistet werden muss.</p>	<p>Es sollen nicht spezielle Plätze für ältere Menschen geschaffen werden, sondern deren Bedürfnisse bei der Gestaltung von öffentlichen Plätzen und Freiräumen, die für alle zugänglich sind, beachtet werden.</p>
57	<p><i>Freizeitanlagen abseits des Sees</i> <u>Antrag:</u> Es macht keinen Sinn, viel Geld für weitere Freizeitanlagen auszugeben. <u>Begründung:</u> Wir haben einen traumhaft schönen Freiraum im Seefeld, der alles bietet. Die anderen Freizeitanlagen (Kinderspielplätze) sind kaum gefragt. Die Leute wollen an den See.</p>	<p>Freiräume innerhalb des gleichen Quartiers werden mit der Siedlungsentwicklung nach innen auch in Sarnen künftig eine grössere Bedeutung haben. Eine einfache Erreichbarkeit kommt insbesondere Kindern und älteren Menschen entgegen.</p>

4.2.10 Landschaft

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
43	<p><i>Landschaftliche Teilräume</i> <u>Antrag:</u> Die Erwartung, in künftige Planungsprozesse einbezogen zu werden, haben wir bezüglich der auf S. 92 genannten Konsolidierung des bestehenden Wegnetzes aus Fahrwegen und Wanderwegen am Glaubenberg. <u>Begründung:</u> -</p>	Die Eingabe der Obwaldner Wanderwege wird zur Kenntnis genommen.
43	<p><i>Seenaher Weg</i> <u>Antrag:</u> Die Eingabe nimmt mit Freude Kenntnis davon, dass der Seeuferweg von Sarnen zum Forst unter L7 als Absicht erwähnt ist. <u>Begründung:</u> Diese Absicht wird umso mehr unterstützt, als dass dieser Weg bereits im kantonalen Wanderweg-Richtplan «als geplant» aufgeführt wird.</p>	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.
19	<p><i>Erhaltung der Biodiversität, Klimawandel und Klimaanpassungen</i> <u>Antrag:</u> Wie bereits überparteilich gefordert, wird die Gründung einer Umwelt- und Energiekommission gefordert. Die Gemeinde schafft Hilfsmittel und allenfalls ein Anreizsystem, um die Biodiversität in der Gemeinde (private Gärten und Grünflächen) zu fördern. <u>Begründung:</u> Es wird begrüsst, dass die beiden Themen als «wichtig» erachtet werden. Die Stossrichtungen und Umsetzungsvorschläge im Kapitel 4.5 begrüssen wir. Allerdings werden hier in Zukunft noch grössere Anstrengungen notwendig sein. Sarnen als Kantonshauptort muss und soll den Mut haben, auch in dieser Hinsicht kantonal eine Vorbildrolle einzunehmen.</p>	Die Themen Biodiversität und Klimawandel bzw. Klimaanpassungen werden im Rahmen der Nutzungsplanung weiterbearbeitet. So können grundeigentümergebundene Bestimmungen verankert werden.

4.3 Synthese

4.3.1 Allgemein

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
45	<p><i>Kantonale Velorouten und Veloabstellplätze prüfen</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die kantonalen Velorouten sind nicht überall korrekt eingezeichnet. Piktogramme für Veloabstellplätze auf der Westseite des Bahnhofs Sarnen sowie bei den Sportanlagen Seefeld fehlen. Weiter fehlen Veloabstellmöglichkeiten an folgenden Orten: Dorfzentrum Sarnen, an den Bushaltestellen in Kägiswil, Stalden, Wilen, Oberwilen und ev. Ramersberg (topografisch geeignet mit entsprechender Pendlerfrequenz).</p> <p><u>Begründung:</u> In Abstimmung mit dem lokalen Velonetz und der Siedlungsentwicklung helfen attraktive öffentliche Veloparkierungsanlagen an verkehrsgünstiger Lage, den Mobilitätsvorteil des Velos zu stärken.</p> <p><u>Antrag:</u> Die Veloabstellmöglichkeiten im Dorfzentrum und an den ÖV-Haltestellen sind zu verbessern.</p>	<p>Die Synthesepäne werden geprüft und an die Strategiekarten angepasst. Kleinere Veloparkierungsanlagen (beispielsweise an den Busstationen) sind für das REK Sarnen nicht stufengerecht. Im Verkehrsrichtplan können Abstellanlagen bei Bushaltestellen und auch eine Strategie für Angebote im Zentrum behandelt werden.</p>

4.3.2 Kägiswil

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
62	<p><i>Entwicklung Siedlungsgebiet</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Aussage des REK Sarnen, dass in Kägiswil noch Raum zur Innenentwicklung besteht, wird hinterfragt und eine Aufweichung der Siedlungsgrenzen gefordert, womit Einzonungen möglich würden.</p> <p><u>Begründung:</u> Zum einen hat es in Kägiswil praktisch kein freies Bauland mehr. Zum anderen ist der grösste Teil der Liegenschaften nicht in einem Zustand, dass in den nächsten Jahren grundlegende Erneuerungen anstehen. Daher mag der Ansatz der Nachverdichtung theoretisch zwar stimmen, er hält aber der konkreten Praxis kaum Stand. Zudem gilt das bereits Gesagte: Verdichtung muss in ländlichem Gebiet mit Augenmass angewendet werden, um eine unerwünschte Verstädterung zu vermeiden. Aus diesen Gründen kann es auch nicht das Ziel sein, die Siedlungsgrenzen der Gemeinde beim Status Quo einzufrieren.</p>	<p>In Kägiswil soll eine ortsverträgliche Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht werden. Nachdem seit der letzten Ortsplanungsrevision in den Ortsteilen Kägiswil, Wilen und Stalden grössere Entwicklungen stattgefunden haben, wird es mit der laufenden Revision darum gehen, die Reserven in Sarnen zu entwickeln und zu nutzen. Bis auf einzelne Arrondierungen besteht kein Bedarf für die Einzonung neuer Flächen in den Ortsteilen.</p>
62	<p><i>Brünigstrasse</i></p> <p><u>Antrag:</u> Eine Aufwertung der Brünigstrasse hat in enger Abstimmung mit den privaten Eigentümerschaften der angrenzenden Parzellen zu erfolgen.</p> <p><u>Begründung:</u> Das REK Sarnen bemängelt, dass der Bereich an der Brünigstrasse mit den Parkplätzen eine schlechte Visitenkarte darstelle. Dabei fehlt eine Anerkennung dafür, dass man es geschafft hat, durch einen weitgehenden Verzicht auf eine Einzonung</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>

	allmendseitig, die Brünigstrasse zur Umfahrungsstrasse zu machen. Zudem werden die Parkplätze vom Gewerbe genutzt.	
62	<p><i>Altersgerechter Wohnraum</i> <u>Antrag:</u> Die Idee mit dem altersgerechten Wohnraum in Kägiswil ist zu überdenken. Realistischer wäre eine Umzonung von Parz. 2158 für einen Wohnbau ohne altersspezifische Präferenzen. Ein Mehrgenerationenhaus ist in Kägiswil am falschen Ort. <u>Begründung:</u> Anlässlich der Ortsteilbegehung im Januar 2022 wurden die Teilnehmenden gefragt, was sie von der Idee der Schaffung von altersgerechtem Wohnraum in Kägiswil halten. Die Rückmeldungen dazu: Kägiswil sei dafür nicht gerade geeignet, da im Dorf verschiedene Infrastruktur-Einrichtungen fehlten (Läden für den täglichen Bedarf, Arzt, Bahnhof, usw.). Daher erstaunt es schon, dass die Planungsverantwortlichen daran offenbar festhalten wollen.</p>	Die strategische Absicht des REK Sarnen ist es, in allen Ortsteilen hindernisfreier Wohnraum für ältere Menschen zu schaffen. Dies soll einen Umzug innerhalb des Ortsteils ermöglichen, wodurch Wohnraum für junge Familien frei werden kann. Angemessene Versorgungseinrichtungen sind dabei wünschenswert, aber nicht zwingend notwendig. Altersgerechter Wohnraum kann im besten Fall dazu führen, dass eine gewünschte Nahversorgung tragfähig wird.
62	<p><i>Zusätzliche Bushaltestelle</i> <u>Antrag:</u> Ein Ausbau des Taktfahrplans soll Vorrang haben vor der Schaffung einer zweiten Bushaltestelle innerhalb des Dorfes. <u>Begründung:</u> Ich bin mir nicht sicher, ob eine zusätzliche Bushaltestelle an der Brünigstrasse den Komfort entscheidend erhöht. Die bestehende Haltestelle am Dorfplatz ist zentral und daher ideal gelegen.</p>	Die zusätzliche Bushaltestelle wird geprüft. Neben einem attraktiven Taktfahrplan sind kurze Wege zu den Haltestellen entscheidend für die öV-Nutzung.
45	<p><i>Querungsmöglichkeit Brünigstrasse</i> <u>Antrag:</u> Es fehlen Querungsmöglichkeiten der Brünigstrasse für Fussgänger und Velofahrende als Verbindung zu Wanderwegen und Velorouten am Wichelsee. <u>Begründung:</u> -</p>	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende Massnahmen sind im Verkehrsrichtplan aufzunehmen.

4.3.3 Sarnen Nord, Bitzighofen

Die Themen Foribach, kommunale Veloalltagsroute, Fussverbindung durch die Bünthenmatt wurden in vorhergehenden Kapiteln bearbeitet.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
14, 45	<p><i>Verminderung Trennwirkung Nordstrasse</i> <u>Antrag:</u> Es wird bemängelt, dass der Zeithorizont nicht klar genug in mittel- und langfristig aufgeschlüsselt wird und die betroffenen Grundeigentümerschaften nicht einbezogen wurden. Ein Wegfall des Kreisels ist dringend zu vermeiden, damit die Kägiswilerstrasse und die dortige Tankstelle weiterhin gut erschlossen sind. Eine weitere Eingabe betont, dass die Verminderung der Trennwirkung der Nordstrasse grosses Potenzial bezüglich Verkehrssicherheit der Schulkinder hat und soll deshalb entsprechend angegangen werden.</p>	Das REK Sarnen zeigt die räumlichen Entwicklungsabsichten der Gemeinde Sarnen für die kommenden 15 Jahre und teilweise darüber hinaus auf. So sind diverse Entwicklungen enthalten, deren Realisierbarkeit weitergehende Abklärungen mit den betroffenen Grundeigentümerschaften bedürfen (z. B. Haltestelle Sarnen See, seenaher Weg, Gebietsentwicklung Foribach).

	<p><u>Begründung:</u> Der Betrieb einer Tankstelle mit Shop und Waschpark, eines Getränkeabholmarktes und eines Logistikunternehmens benötigt eine direkte Erschliessung, welche mit dem Wegfall des Kreisels (Nordstrasse/Kägiswilerstrasse) nicht mehr vorhanden wäre.</p>	<p>Das vorliegende Konzept macht strategische Aussagen, um überhaupt mit einer Entwicklungsabsicht in einen Austausch mit den betroffenen Grundeigentümerschaften treten zu können.</p>
14	<p><i>Ächerlistrasse und Güterstrasse</i> <u>Antrag:</u> Hier werden zwei Strassen (Ächerlistrasse & Güterstrasse) mit Massnahmen für quartierprägende Strassenräume ausgewählt, welche eine logistische Anlieferung ausschliessen. Zudem handelt es sich bei der Güterstrasse um eine Privatstrasse. <u>Begründung:</u> -</p>	<p>Die Anlieferung bleibt gewährleistet. Dies ist auch mit quartierprägenden Strassenräumen grundsätzlich möglich. Die Gestaltung wird nicht der Bezeichnung nicht vorweggenommen.</p>
14	<p><i>Teilgebiet des Arbeitsschwerpunktes Sarnen Nord</i> <u>Antrag:</u> Parzelle 2426 wird als Teil von S3 «Zentrums-lagen» definiert, bleibt aber gemäss Strategie «Arbeitsgebiete und Entwicklungsschwerpunkt Arbeit» in der Industriezone. Es ist unklar, weshalb die Nachbarparzellen ins A7 «Mischgebiet» und die Parzelle 2426 als A5 «Gebiet für Produktion und produktionsbezogene Dienstleistung» eingeteilt wurden. <u>Begründung:</u> -</p>	<p>Die Einordnung in eine Zentrums-lage bedeutet nicht automatisch, dass als Arbeitsgebiet ein Mischgebiet zugewiesen wird. Die Einteilung wird jedoch geprüft. Die parzellenscharfe Zonierung erfolgt erst in der Nutzungsplanung.</p>
26, 40	<p><i>Mehrverkehr Überbauung Im Feld</i> <u>Antrag:</u> Neben der OKB sind 200 Wohnungen und einiges Gewerbe geplant. Beim Foribach ist ebenfalls Gewerbe geplant. Hier stellt sich die Frage, wie der Verkehr gemeistert werden kann. Der Halbanschluss Kernmatt wird als Lösung gesehen. Es wird gefragt, ob Wohnen mehr Verkehr als Gewerbe auslöst. <u>Begründung:</u> Es staut jetzt bereits während den Hauptzeiten ab dem ersten Kreisel ab der Autobahn. Wir von dem Büntenquartier haben manchmal Mühe, in die Hauptstrasse einzubiegen.</p>	<p>Durch die zentrale Lage des Entwicklungsgebiets "Im Feld" ist ein geringerer Anteil MIV möglich als an Lagen mit ungenügender öV-Erschliessung. Die Nordstrasse weist für die Gebietsentwicklung noch Kapazitäten auf. Die Rückstaulängen und die Wartezeiten werden mit dem Mehrverkehr weiter zunehmen. Ein Halbanschluss Kägiswil ist im REK Sarnen vorgesehen und soll die Nordstrasse und die Kägiswilerstrasse entlastet. Die Gemeinde fordert den Kanton auf, sich beim Bund für die Umsetzung einzusetzen. Mit dem Quartierplan für das Entwicklungsgebiet "Im Feld" wird die Fahrtenerzeugung plafoniert. Bezüglich Verkehrsmenge ist es damit nicht relevant, ob Wohnnutzungen oder Arbeitsnutzungen entstehen. An der gut erschlossenen Lage ist mit Arbeitsnutzungen zu rechnen, die mehr Verkehr auslösen als Wohnnutzungen.</p>
9, 13	<p><i>Öffentliche Infrastrukturen</i></p>	<p>Die Gemeinde verfolgt die Strategie mit einem einzigen</p>

	<p><u>Antrag:</u> Rund um den Bahnhof Sarnen Nord ist ein Schulhaus für Kindergarten und die 1. und 2. Klasse zu planen.</p> <p><u>Begründung:</u> Aufgrund des starken Wachstums und dem bereits heute sehr hohen Kinderanteil fehlen öffentliche Infrastrukturen.</p> <p><u>Antrag:</u> Wo halten sich Mitarbeitende in der Mittagspause auf?</p> <p><u>Begründung:</u> Freiräume und Grüninseln mit guter Aufenthaltsqualität verbessern den Arbeitsstandort Sarnen Nord.</p>	<p>Schulstandort in Sarnen. Das Areal Cher bietet Entwicklungsmöglichkeiten für zusätzliche Schulräume. Ein neuer Schulstandort drängt sich damit nicht auf.</p> <p>Frei- und Grünräume sind auch in Arbeitsgebieten wichtig. Sie sind nicht nur für Mitarbeitende ein Gewinn, sie dienen auch der Vermeidung von Hitzeinseln und dem Regenwassermanagement.</p>
8	<p><i>Gebiet Felsenheim</i></p> <p><u>Antrag:</u> Es wird auf das Einzonungsgesuch vom 4. Mai 2021 hingewiesen, mit dem Antrag, das Gebiet dem Siedlungsgebiet zuzuweisen.</p> <p><u>Begründung:</u> Die Parzelle ist im kantonalen Richtplan nicht mehr der Landwirtschaftszone zugewiesen.</p>	<p>Das Gebiet Felsenheim befindet sich gemäss Kantonalem Richtplan von 2019 innerhalb der Siedlungsgrenzen. Dies ist im REK Sarnen ebenfalls so aufgeführt. Die Nutzungsplanung wird die Umzonierung entsprechend prüfen.</p>

4.3.4 Sarnen Ost

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
45	<p><i>Durchlässigkeit für Veloverkehr</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Durchlässigkeit zwischen den verschiedenen Quartieren soll auch für den Veloverkehr angestrebt werden.</p> <p><u>Begründung:</u> -</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
27	<p><i>Wiese beim BWZ Obwalden</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die (bestehende) Grünfläche beim BWZ Obwalden gilt es unbedingt zu erhalten und allenfalls die dortigen überirdischen Parkplätze zu redimensionieren.</p> <p><u>Begründung:</u> Gerade im Zentrum der Gemeinde Sarnen sollten in allen Quartieren punktuell Grünflächen vorhanden sein. Schauen Sie sich auf der Grafik, S. 101 an, wie viele Grünflächen im braunen Bereich (Grundacher, Hofstett, Feld) noch vorhanden wären.</p>	<p>Der Wunsch wird zur Kenntnis genommen. Bei einer baulichen Entwicklung wird der Kanton als Eigentümer auch in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen einen Anteil an Freiflächen auszuweisen haben.</p>
27	<p><i>Bahnübergang Kernserstrasse</i></p> <p><u>Antrag:</u> Weshalb wird der Bahnübergang im REK Sarnen nicht näher thematisiert und kein Lösungsvorschlag präsentiert?</p> <p><u>Begründung:</u> Die Bahnschranke ist sehr oft geschlossen, was den Verkehrsfluss und die zu Fuss Gehenden behindert. Darüber hinaus ist er auch eine Grenze zwischen dem Dorfkern («Altstadt») und dem Türlacher-Quartier («Neustadt»), welche gemäss Gemeinde Sarnen besser miteinander verbunden werden sollen.</p>	<p>Die Gemeinde Sarnen sieht aktuell keinen Handlungsspielraum diesbezüglich. Die Schranke ist zu mehr als 70% der Zeit offen. Längere Wartezeiten ergeben sich, wenn zwei Züge kreuzen. Eine Unterführung oder eine Tieferlegung der Bahn sind in vielfacher Hinsicht nicht sinnvoll, nicht finanzierbar und an dieser Stelle ortsbaulich auch nicht</p>

		gewünscht. Mit den Unterführungen Nordstrasse und Brünigstrasse besehen für den Autoverkehr alternative kreuzungsfreie Möglichkeiten.
2, 13, 54	<p><i>Siedlungsentwicklung nach innen</i></p> <p><u>Antrag:</u> Nebst der haushälterischen Bodennutzung soll auch die qualitative Siedlungsentwicklung gegenüber den bereits bestehenden Bauten eine gewichtige Rolle einnehmen. Die grossvolumigen Platzhalter im Gebiet Feld erwecken Besorgnis. Der Übergang zu den bestehenden Bebauungen muss hier angepasst und durchlässig gestaltet werden. Es wird eine zu starke Urbanisierung mit einer Grossüberbauung befürchtet. Bei der Planung des neuen Quartiers sollen neben städtebaulichen auch soziokulturelle Auswirkungen berücksichtigt werden. Der frühzeitige Einbezug der betroffenen Anwohnerschaft ist dabei wichtig und wertvoll.</p> <p><u>Begründung:</u> Das als «Sarnen Ost» bezeichnete Gebiet erlebte in den letzten 20 Jahren eine starke Entwicklung mit grossen Neubauquartieren, die über Grünraum mit geringer Aufenthaltsqualität, fehlender Beschattung, fehlenden Kinderspielplätzen und wenig Biodiversität verfügen. Für die Entwicklung Feld soll auf eine maximale Baudichte verzichtet werden. Weiter sollen Grünflächen, Gebäudeabstände, Gebäudehöhen wie auch Verdichtung zwischen alt und neu gebührend berücksichtigt werden. Eine gesamtheitliche, nachhaltige Aufwertung des Lebensraumes kann nur erreicht werden, wenn das Neue im Einklang mit dem bereits Bestehenden realisiert wird.</p>	<p>Einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung wird eine sehr hohe Bedeutung zugemessen. Die Bestimmungen dazu werden im Rahmen der Nutzungsplanung über das Bau- und Zonenreglement erarbeitet. Die Platzhalter im Syntheseplan auf S. 101 sollen in erster Linie die Gebäudekanten visualisieren. Sie sagen nichts über die künftige Höhe der Bauung oder die effektive Gebäudelänge aus. Für die Gesamtgebietsentwicklung Feld wird es darüber hinaus ein Qualitätssicherndes Verfahren geben. Dieses wird auch Aspekte zur Erschliessung sowie Mitwirkungselemente für die Direktbetroffenen und die Bevölkerung beinhalten. Darin werden auch Varianten zu den Gebäudevolumen und die Gestaltung der Übergänge zu den bestehenden Quartieren bearbeitet werden. Das REK Sarnen kann diese vertiefte Auseinandersetzung nicht leisten.</p>

4.3.5 Sarnen Dorfkern und Seefeld

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
27, 46	<p><i>Gebietsentwicklung Türlacher</i></p> <p><u>Antrag:</u> Bevor mit der anstehenden Nutzungsplanrevision eine Umzonung der Parzellen in die Grünzone vorgenommen wird, sind Entschädigungs- und Eigentumsfragen zu klären.</p> <p><u>Begründung:</u> Die weiteren Schritte des Entwicklungskonzepts werden mitgetragen. Da der Grünraum auf Privatparzellen entstehen soll, sind zunächst Ablauf- und Entschädigungsfragen zu klären.</p>	<p>Im REK Sarnen werden keine Zonierungen vorgenommen, dies erfolgt in der Nutzungsplanung. Die geforderten Abklärungen mit den betroffenen Grundeigentümern werden im Rahmen der Entwicklungsplanung gemacht. Das REK Sarnen ist behördenverbindlich und zeigt eine anzustrebende Entwicklung auf. Bei der Umsetzung und Überführung in die Nutzungsplanung werden die verbindlichen Massnahmen geprüft und abgewogen und es kann vom Masterplan abgewichen werden, wenn diese nicht machbar oder realistisch erscheint.</p>
12, 13	<p><i>Gebietsentwicklung Türlacher</i></p> <p>Die neue Langsamverkehrsachse Marktstrasse bis Bahnhof Nord wird begrüsst, wie auch ein Park mit einfachen Bewegungsgeräten im Gebiet Türlacher. Die Parkplätze auf dem Marktplatz sollen in die bestehenden Tiefgaragen verlegt werden. Die Landi als weitere, zentrale Einkaufsmöglichkeit für Haus, Hobby und Garten soll sich am bestehenden Ort weiterentwickeln können - denn so sind die grossen Einkaufsmöglichkeiten (Coop, Migros, Denner, Sarnen-Center, OKB, neuer Raiffeisen-Bank an Flüelistrasse sowie Landi «zentralisiert» und zu Fuss und mit Velo sehr gut erreichbar - bei grösseren Einkäufen von ausserhalb auch mit dem Auto).</p> <p>Es soll bei der Innenentwicklung ebenfalls Orte für soziale Interaktion berücksichtigen, wie z. B. ein Kulturzentrum, Sportmöglichkeiten, Museen, Eventlokal. Als Zentrum mit kleinstädtischem Charakter gehört dies zum Angebot.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen.</p>
4, 15, 62	<p><i>Benediktiner-Kollegium und Frauenkloster Sarnen allgemein</i></p> <p><u>Antrag:</u> Die Aussagen im REK Sarnen sind anzupassen.</p> <p><u>Begründung:</u> Der vorliegende Entwurf des REK Sarnen berücksichtigt in keiner Art und Weise die kulturelle, religiösen, seelsorgerliche und historische Bedeutung der beiden in Sarnen noch existierenden Klostergemeinschaften und deren Zukunft. Mehrfach werden Gebäude des Kollegiums Sarnen im Bericht als öffentliche Gebäude bezeichnet. Hier gilt es klar festzuhalten, dass es sich bei unserem Besitz um privatrechtliche Bauten handelt, die mit befristeten Mietverhältnissen teilweise an die Gemeinde Sarnen vermietet oder</p>	<p>Das REK Sarnen wird so angepasst, dass die speziellen Ausgangslagen der beiden Benediktiner-Klöster dargelegt werden können. Das Privateigentum wird respektiert. Es ergeben sich aus den öffentlichen Nutzungen jedoch spezielle Anforderungen, z.B. hinsichtlich Erschliessung und Erreichbarkeit der Schulanlagen, die dazu führen, die Gebäude als "öffentlich genutzt" zu kennzeichnen, auch wenn diese</p>

im ebenfalls befristeten Baurecht dem Kanton zur Nutzung überlassen worden sind. Der Schutz der integralen Klosterareale ist in Wort und Plan im REK auszuweisen und unsachgemässe Bemerkungen diesbezüglich sind konsequent zu streichen. Eine Eingabe weist darauf hin, dass obwohl die Klöster, dem Nachwuchs entsprechend, Anpassungen werden vornehmen müssen, es nicht respektvoll ist, wenn Klostereigentum gleichsam von der zivilen Öffentlichkeit übernommen werden soll. Eine Entwicklung des Klostergeländes ist zwingend unter enger Einbindung mit der klösterlichen Gemeinschaft anzugehen.

nicht der öffentlichen Hand gehören.

- 4 *Anpassungen Benediktiner-Kollegium Sarnen*
Antrag: Die Zone der Parz. 410 und 411 ist unverändert zu belassen oder ist analog den vergleichbaren Gemeindegrundstücken der Zone kontinuierlicher Entwicklung der Bautätigkeit zuzuweisen. Sie sind zudem aus dem behördenverbindlichen Verkehrsrichtplan herauszunehmen. Die Parz. 4105 ist der Zone kontinuierlicher baulicher Entwicklung zuweisen. Die Bauten auf der Parz. 392 sind richtig einzustufen und zu bezeichnen. Die Kirche St. Martin ist als kulturelle Sehenswürdigkeit aufzunehmen. Die an die Freizeit- und Parkzonen anstossenden Areale wie unser Klosterareal sind wirkungsvoll gegen Lärmeinwirkungen, Geruch, Lichtsmog, illegales Betreten und Littering zu schützen.
Begründung: Ein kontemplatives Kloster versteht sich als ein geschützter, dem Alltagstreiben entzogener, abgeschlossener Lebens- und Arbeitsraum, was entsprechende Gebäulichkeiten und Aussenanlagen mit einbezieht. Dies bedingt auch die Aufrechterhaltung von ruhigen Aussenflächen und Landreserven für die weitere Entwicklung des Klosters in den kommenden Jahrzehnten. Es sei daraufhin verwiesen, dass das Kollegium in den vergangenen Jahrzehnten das für das engere Klosterleben nicht mehr benötigte Land weitestgehend an die Gemeinde Sarnen, den Kanton Obwalden und die Stiftung Rütimattli veräussert und die Verbreiterung des Weges dem Bahngleis entlang unterstützt hat. Das verbliebene Klosterareal des Benediktiner-Kollegiums stellt nun den absolut minimal notwendigen Kernbestand des Klosters dar. Die vorgesehene Änderung der Zone von der entwicklungsfähigen Klosterzone zu einer Bildungszone stellt einen solchen widerrechtlichen Eingriff dar und kommt dem Versuch einer faktischen Enteignung zugunsten der öffentlichen Hand gleich. Bei Parz. 4105 handelt es sich um eine reine Wohnliegenschaft und nicht um einen Teil einer Park- und Freizeitanlage.

In der Frage des gesperrten Kollegiums wird auf die pendente Initiative und eingereichte Petition verwiesen. Der kommunale Richtplan für das Fusswegnetz wird im Rahmen der Nutzungsplanrevision überprüft und wo nötig überarbeitet.

Bei den Siedlungsentwicklungstypologien (z. B. «kontinuierliche Entwicklung der Bautätigkeit») kann nicht von einer Zone gesprochen werden. Dies erfolgt erst in der anschliessenden Nutzungsplanung. Die Gemeinde ist durch den Kantonalen Richtplan aufgefordert, das Siedlungsgebiet verschiedenen Siedlungstypen zuzuordnen. Die Areale des Klosters sowie die Schul- und Freizeitareale im Seefeld stellen aus Sicht der Gemeinde besondere Areale dar. Das REK Sarnen wird so überarbeitet, dass die Klosterareal und die Bildungs- und Freizeitgebiete separate Strategien zugewiesen werden.

Die Themen in Bezug zu angrenzenden Freizeitnutzungen (Lärm, Littering etc.) werden nicht im REK Sarnen behandelt.

- 15 *Frauenkloster St. Andreas Sarnen*
Antrag: Klosterareal und Schlossacher befinden sich in Privatbesitz, weshalb die Klostersgemeinschaft über

Die Klosterareale stellen prägende Anlagen dar, deren Grün- und Freiräume als Potenziale

Entwicklungen entscheidet. Die Aussagen betreffend Bistümer und Orden auf S. 74 zu korrigieren.

Begründung: Das Bistum Chur kann in die Belange des Frauenklosters St. Andreas nicht eingreifen und beim Kollegi Sarnen und dem Frauenkloster handelt es sich um selbstständige Klöster und keine Orden.

Das Grundstück befindet sich in Privatbesitz und deswegen entscheidet die Klostersgemeinschaft als Eigentümerin über deren jetzigen und zukünftigen Nutzung. So wird zurzeit die Liegenschaft Mürgg landwirtschaftlich genutzt und die Klostersgemeinschaft ermöglicht Abonnenten im Selbsterntegarten Gemüse aus der Region zu beziehen. Daher stimmt die Aussage auf S. 20 nicht, dass die Liegenschaft des Klosters St. Andreas Entwicklungspotenzial für öffentliche Räume in Sarnen darstellt. Auf S. 103 wird der Schlossacher in der Legende als mögliche «Park- oder Freizeitanlage» angegeben. Hier gilt das Gleiche wie für die Klosteranlage. Der Schlossacher ist Privateigentum der Klostersgemeinschaft. Das Klosterareal befindet sich im schützenswerten Ortbildes von Sarnen. Dies verdankt es sicherlich dem Umgang des Klosters mit ihrem Grundstück.

gesehen werden. Die Haltung der Klostersgemeinschaft wird respektiert und im REK wird nicht auf eine Öffnung hingewirkt.

Die Bezeichnung Bistümer und Orden» wird in «Klostersgemeinschaften» umformuliert.

Betreffen dem Schlossacher gilt festzuhalten, dass sich die landwirtschaftlich genutzte Parzelle in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen befindet. Die privaten Entwicklungsmöglichkeiten sind damit stark eingeschränkt.

4.3.6 Kirchhofen, Sonnenberg

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
20, 63	<p><i>Kontinuierliche Entwicklung der Bautätigkeit im Spis</i> Antrag: Es wird verlangt, dass der Spis in der gleichen Zone wie der Sonnenberg (Stand Zonenplan heute) verbleibt. Dies verlangt die Darstellung als Gebiet mit kontinuierlicher Entwicklung der Bautätigkeit anstatt einem Gebiet mit landschaftlich angepasster Entwicklung der Bautätigkeit. Begründung: Sollte der Quartierplan gelegentlich aufgehoben werden, besteht ein gewisses Ausbaupotential für kommende Generationen. Derzeit ist der Spis der gleichen Zone zugeteilt wie der Sonnenberg und sollte dies auch in Zukunft bleibt. Auch die Nähe zum Bahnhof wird als Argument eingebracht.</p>	<p>Das Gebiet Spis in Kirchofen wird in Bezug auf die Siedlungsentwicklungstypologie an das Gebiet Sonnenberg angepasst und wird neu als Gebiet mit kontinuierlicher Entwicklung der Bautätigkeit klassiert.</p>
5, 31	<p><i>Fussverbindung entlang Sarneraa</i> Antrag: Die geplante Fussverbindung entlang der Sarneraa auf Seite Hofmatt/Kirchstrasse durch unser Grundstück (Parzelle 4191) bzw. durch das Turmattli-Quartier (Parzellen 4189-4195) ist nicht realistisch bzw. nicht umsetzbar. Ein öffentlicher Weg über ein privates Grundstück wird abgelehnt. Daher macht es Sinn, erst ab der geplanten Sarneraa-Fusswegquerung (bei einer allfälligen Realisation des Wohnbauprojektes Hofmatt) den Fussweg Richtung See beidseits der Sarneraa zum See hin zu vervollständigen.</p>	<p>Das blau-grüne Band entlang der Sarneraa soll über möglichst weite Strecken der gesamten Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Das gilt auch für das Seeufer und wird schweizweit so angestrebt. Deshalb ist auf strategischer Ebene eine Fussverbindung im REK Sarnen aufgeführt. Die Umsetzbarkeit ist in weiteren Planungsschritten zusammen</p>

Begründung: Die geplante Fussverbindung ist auf Höhe der Parzellen 4189-4195 (Turmmattli) nicht realisierbar. Dieses Quartier ist mit einer Hochwasserschutzmauer umgeben (Auflage bei Bau) und diese Mauer verunmöglicht die eingezeichnete Wegverbindung zur Kirchstrasse hoch. Der Weg ist meiner Meinung nach jedoch nur zwischen Rütistrasse und «dem Ende» der Hofmatt-Parzelle sinnvoll und realistisch.

mit den betroffenen Parteien zu prüfen und die Wegführung ggf. anzupassen. Im Quartierplan Turmmattli ist der Fussweg entlang der Sarneraa als Option eingezeichnet. Gemäss Ziff. 15 der besonderen Bauvorschriften haben die Eigentümer der betroffenen Landteile ein unentgeltliches öffentliches Durchgangsrecht zu gewähren.

28 *Verkehrsberuhigung Kirchstrasse*

Antrag: Die Kirchstrasse soll verkehrsberuhigt und dem Langsamverkehr zugänglich gemacht werden. Neu soll der geplante nationale Fahrradweg durch die Kirchstrasse führen. Damit einhergehend soll die Kirchstrasse zum einem Vorzeigebispiel des Langsamverkehrs werden. In der Kurve, auf der Höhe der unbebauten Hanglage zw. den Parzellen Kirchstrasse 10 und Kirchstrasse 12, soll die Strasse durch bauliche Massnahmen eingeengt werden, so dass die Strasse beidseitig, nur für den motorisierten Verkehr, zu einer Sackgasse wird.

Begründung: Der Vorschlag stellt sicher, dass die Kirchstrasse nicht immer weiter zur Ausweichroute für den Durchgangsverkehr wird, welcher den Dorfkern, das Schulgelände und die Rütistrasse mit ihren Baustelle(n) umfahren wollen. Ebenfalls wird durch eine Verkehrsberuhigung der Kirchstrasse der Grundstein gelegt, um das neu geplante Quartierzentrum «Kirchhofen» mit dem Dorfkern Sarnen thematisch zu verbinden und ein sicherer und angenehmer Verkehrsweg für zu Fuss Gehende & Langsamverkehr zwischen beiden Teilen sichergestellt.

Die nationalen Velorouten werden normalerweise durch die historischen Zentren von Ortschaften geführt. Eine Verlegung ist nicht im Ermessen der Gemeinde Sarnen. Im REK Sarnen ist die Kirchstrasse dem lokalen Strassennetz mit siedlungsorientierter Gestaltung zugewiesen. Die gewünschten Entwicklungen wären in dieser Kategorie möglich und die beschriebenen Massnahmen (gemäss Originalfassung) denkbar. Bauliche Massnahmen müssen jedoch in nachgelagerte Planungen aufgenommen werden und können nicht im REK Sarnen abgebildet werden.

12 *Entwicklung Gebiet Hofmatt*

Antrag: Das Gebiet Hofmatt soll mit einer Einkaufsmöglichkeit entwickelt werden, so dass auch die Wiler Bevölkerung dort einkaufen gehen und nicht mehr durchs Dorf fahren muss. Ein Steg über die Sarneraa im Bereich der Schule und ein weiterführender Fussweg durch das Quartier ist vorzusehen.

Ähnliche Ideen wurden in der Mitwirkung zum Quartierplan Hofmatt schon diskutiert. Die Projektträgerschaft zeigte sich offen, bei dem Ökonomiegebäude, welches erhalten werden soll, einen Hofladen unterzubringen. Die Gemeinde hat kaum Einflussmöglichkeiten darauf, ob ein Angebot entsteht und langfristig betrieben wird. Die geforderten Fusswegverbindungen sind in der Quartierentwicklung aufgenommen.

4.3.7 Ramersberg

Keine Eingaben.

4.3.8 Stalden

Keine Eingaben.

4.3.9 Wilen, Oberwilen

Der seenahe Weg wurde im vorgehenden Kapitel behandelt.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
10, 57	<p><i>Siedlungsentwicklung</i> <u>Antrag:</u> Wilen soll ein Familiendorf bleiben und seinen ausgesprochen ländlichen Charakter beibehalten dürfen. Freiflächen, landwirtschaftliche Flächen sollen bewusst beibehalten werden und die Siedlungsentwicklung soll nur noch in bereits bebautem Land möglich sein, dort verdichtet. Weitere grosse Überbauungen sollen möglichst vermieden und am zentralen Hauptort Sarnen umgesetzt werden. Eine weitere Eingabe fragt, ob die Immobilienpreise für Familien in Wilen überhaupt tragbar sind. <u>Begründung:</u> Der Charme als kleines Seedörfchen hilft auch Sarnen massgeblich als Standortvorteil. Zudem soll weiteres Verkehrsaufkommen in Wilen vermieden werden. Ältere Häuser sollen im Dorfkern bewusst Platz haben, da es schon sehr viel moderne Mehrfamilienhäuser gegeben hat. Mehr Steildachhäuser würden dem Dorfcharakter helfen und den Charme erhöhen.</p>	<p>In Wilen soll gemäss REK Sarnen keine transformierende Gebietsentwicklung stattfinden. Wilen hat sich aufgrund seiner Lage zu einem hochpreislichen Wohnstandort entwickelt. Hier kann die Gemeinde nur begrenzt Einfluss nehmen. Eine verdichtete Bauweise ist in den Gebieten mit landschaftlich angepasster Bautätigkeit gemäss kantonalem Richtplan auszuschliessen. Gestalterische Vorgaben werden im Rahmen der Nutzungsplanung überprüft.</p>
10	<p><i>Verkehr in Wilen Dorf</i> <u>Antrag:</u> Der Verkehrsorganisation und Verkehrsführung in Wilen Dorf ist besondere Bedeutung beizumessen. Als ausgewiesenes Familiendorf ist es schon lange der Wunsch vieler Eltern, Tempo 30 im Bereich des Dorfkernes einzuführen. <u>Begründung:</u> Besonders die Tempoführung im Dorfkern ist aus lärm- und sicherheitstechnischen Gründen anzupassen.</p>	<p>Das Anliegen entspricht dem bestehenden Verkehrsrichtplan von 2012 und der Zielsetzung kantonaler Vorgaben.</p>
10	<p><i>Öffentlicher Verkehr in Wilen</i> <u>Antrag:</u> Es wäre wünschenswert, wenn die bereits bestehenden Busverbindungen jeweils in beide Verkehrsrichtungen verfügbar wären. <u>Begründung:</u> Aktuell kann man ab 19:00 Uhr keinen Bus mehr Richtung Sarnen nehmen, er fährt zwar Richtung Sarnen-Wilen Forst bis knapp Mitternacht, von Wilen nach Sarnen kann man jedoch in den fahrenden Bus nicht zusteigen.</p>	<p>Das Anliegen ist bekannt. Mit dem Fahrplan 2024 werden von 20.30 bis 23.30 Uhr stündlich Verbindungen von Oberwilen nach Wilen geführt.</p>

10	<p><i>Öffentlicher Badebereich</i> <u>Antrag:</u> Mit dem Wilerbädli hat Wilen ein sehr attraktives und schönes öffentliches Badeangebot für die Einwohner. Dieses gilt es zu erhalten. <u>Begründung:</u> Für Wilen als Seedorf ist es für die Attraktivität der Riviera von sehr grosser Bedeutung.</p>	<p>Das Wilerbädli ist privat. Es soll gemäss REK Sarnen auch weiterhin bestehen.</p>
30	<p><i>Kurzzone Waldheim</i> <u>Antrag:</u> Für mich ist nicht nachvollziehbar, weshalb das Gebiet Waldheim noch als Kurzzone angesehen wird. Es ist alles als privat gekennzeichnet. <u>Begründung:</u> -</p>	<p>Die Zonierung wird im Rahmen der Nutzungsplanung geprüft. Das REK Sarnen macht zur aktuellen Nutzung und Zonenzuordnung keine Aussagen.</p>
10, 30	<p><i>Aufenthalt und Gastronomie</i> <u>Antrag:</u> In Wilen fehlt ein Aufenthaltsort, um sich zu treffen, den Zusammenhalt zu fördern oder zu spielen. Die bereits geplante öffentliche Gastronomiezone in Wilen (Café beim Elefant) ist schon lange ausser Betrieb. Ausgewiesene Gastrozonen liegen aktuell brach oder werden privat genutzt. Nur schon eine Umgestaltung des Schulhausplatzes würde helfen. <u>Begründung:</u> Wilen ist in den letzten Jahren gewachsen, aber die Zuzüger sind nur am Abend und am Wochenende hier. Die Integration ist schwierig, da ein Begegnungsort fehlt. Auch gibt es leider kein Restaurant oder Café mehr. Ohne Gastroangebot kann Wilen nicht als Naherholung für Sarnen dienen.</p>	<p>Das Anliegen für Treffpunkte und Naherholung ist im REK Sarnen aufgenommen. Die Gemeinde kann mithelfen, die strukturell räumlichen Voraussetzungen und begrenzt die gesellschaftlichen Strukturen zu beeinflussen. Zum Betrieb eines Lokals braucht es gesellschaftliches Engagement, Unternehmmergeist und eine Portion Idealismus. Dies kann nicht durch den Staat geleistet werden. Genossenschaftliche Modelle in anderen Gemeinden zeigen einen möglichen Weg.</p>
30	<p><i>Forst</i> <u>Antrag:</u> Es wäre schon lange wünschenswert, wenn es für die Velofahrer und Wanderer einen separaten Weg durch den Forst gäbe. <u>Begründung:</u> Immer wieder kommt es zu risikoreichen Situationen mit Velofahrenden, Fussgängerinnen- und Fussgängern, Töff- und Autofahrenden. Mit Kindern diesen Weg mit dem Velo zu fahren, ist nicht einfach.</p>	<p>Das Anliegen wird aufgrund einer aktuellen Motion des Kantonsrates derzeit zwischen den betroffenen Gemeinden und dem Kanton diskutiert. Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind im Verkehrsrichtplan festzuhalten.</p>

4.5 Weiteres Vorgehen: Verankerung der Inhalte und planerische Prioritäten

Mit dem online-Formular wurden die Mitwirkenden gefragt, wie Sie die planerischen Prioritäten einschätzen und ob wichtige Prioritäten fehlen. Sehen Sie einen oder mehrere der aufgeführten Punkte nicht als Priorität?

Die erhaltenen Einschätzungen sind in Kapitel 6.7 zusammengefasst. Kritisiert wird insbesondere die Priorität für den seenahen Uferweg und das Fehlen einer Priorisierung der Förderung von Velowegen sowie einem angepasstem Temporegime in Sarnen.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme Gemeinde
45	<p><i>Fuss- und Veloinfrastruktur</i></p> <p><u>Antrag</u>: Aus Velosicht haben sichere und attraktive Strassenräume höchste planerische Priorität. Wir erwarten eine klare politische Haltung des Gemeinderats und der zuständigen Behörden zu diesem Thema. Die Umgestaltung der wichtigsten Strassenräume in und zwischen den Ortsteilen soll gemeinsam mit dem Kanton mit hoher Priorität weiterverfolgt werden.</p> <p><u>Begründung</u>: Spätestens seit dem kantonalen Radroutenkonzept von 1996 sind entsprechende Massnahmen zwar behördenverbindlich gefordert, jedoch nie umgesetzt worden.</p>	<p>Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Mit den Aufgaben aus dem kantonalen Richtplan bezüglich siedlungsverträgliche Gestaltung der Ortsdurchfahrten sowie der klaren Priorisierung des Velos zwischen den Ortsteilen gibt der Kanton den Weg vor. Der Gemeinderat setzt sich auch weiterhin für sichere und attraktive Strassenräume für alle Verkehrsteilnehmenden ein.</p>

5 Mitwirkung Kinder und Jugendliche

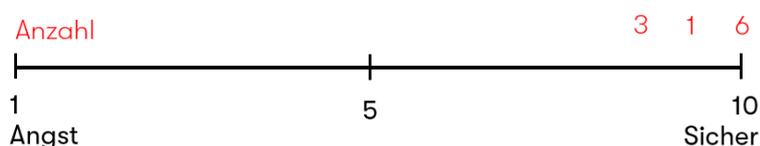
Am 6. und 14. Juni 2023 fanden Beteiligungsformate zum REK Sarnen für Kinder und Jugendliche in Zusammenarbeit mit der Jugendarbeit Sarnen statt. Die Kinder und Jugendlichen wurden zielgruppenspezifisch abgeholt, indem Alltagsfragen zu den Strategiethemen Verkehr und Mobilität, Öffentlicher Raum und Freiraum sowie Wohnen gestellt wurden. Beim ersten Termin besuchten die Jugendarbeitenden den Schülerrat der Schule Sarnen, wobei ein 30-minütiger Austausch mit 10 Schülerinnen und Schülern der 4.-6. Primarklasse sowie mit 4 Schülerinnen und Schülern der Integrierten Orientierungsschule (IOS) im Kantonsratssaal stattfand. Zum zweiten Termin fanden sich 6 Jugendliche zwischen 15-25 Jahren in der Jugendbox Sarnen ein.

5.1 Verkehr und Mobilität

Frage: Wie bist du in Sarnen am liebsten unterwegs?

Anzahl	wie unterwegs	Gründe
5	ÖV	Vor allem bei Ausflügen, ansonsten immer mit dem Velo unterwegs
2	Kickboard	Das meiste ist erreichbar, man ist schneller als zu Fuss, es macht mehr Spass, man kann wählen zwischen zu Fuss oder fahren
2	zu Fuss	Kurzer Schulweg, der See ist nah, schön zu Fuss, zu Fuss ist alles zugänglich, man sieht mehr
1	Auto	Man ist schnell und es ist nicht anstrengend. Die Zwei wohnen eher ausserhalb von Sarnen Dorf.
3	Velo	Man kann meistens direkt fahren und muss keine Umwege machen. Es ist schnell.
1	Töffli	Schnell, nicht anstrengend und unkompliziert
1	E-Scooter	

Frage: Wie sicher fühlst du dich, wenn du in Sarnen unterwegs bist?



Gründe, weshalb sich einige etwas weniger sicher fühlten:

- Mögen es nicht, mit dem Velo auf der Strasse zu fahren.
- Fahren sehr ungerne Kreisel, nehmen am liebsten Schleichwege.
- Mögen es nicht, wenn sie während dem Velo fahren von Autos & Lastwagen überholt werden.
- Sind gestresst und haben Angst, wenn sie ein Fahrzeug hinter sich hören.
- Mögen keine schnell vorbeifahrenden Autos.
- Sind mit dem Velo sehr, sehr selten allein unterwegs.
- Wünschen sich Velowege.

Frage: Wenn du dir jetzt vorstellst das du erwachsen bist, was denkst du wie bist du dann in Sarnen unterwegs?

E-Velo; Lamborghini; Tesla; Velo; irgendwas das mit Elektro, Wasserstoff oder Biogas fährt; ein fliegendes Skateboard; Drohne; Auto; E-Scooter; E-Roller

Frage: Gibt es Orte in Sarnen, wo du gerne unterwegs bist und wo du den Verkehr als besonders sicher einschätzen würdest?

- Bahnübergänge
- Strassen sind allgemein gut und übersichtlich

Frage: Gibt es Orte in Sarnen, wo du den Verkehr unübersichtlich oder sogar gefährlich findest?

- Kreuzung bei der Kantonsschule/Turnhalle
- Weg bei Kirche
- Kreuzung: Bergstrasse, Rütistrasse Kirchstrasse
- Landi Parkplätze sind schlecht platziert

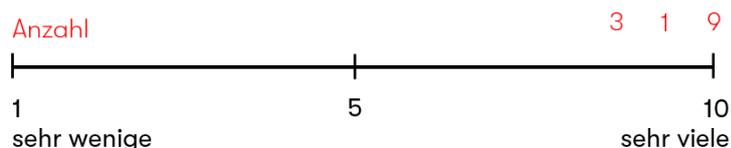
Wünsche und Anregungen der Jugendlichen zwischen 15-25 Jahren:

- Viele Wege, die in Sarnen häufig begangen werden, sind beleuchtet, weshalb keine Angstsituationen bestehen.
- In Sarnen liegt viel in fussläufiger Distanz und die Anbindung an die Zentren wie Luzern ist gut.
- Fühlen sich auf dem Velo sicher.
- In Kägiswil muss man lange warten, um die Kantonsstrasse von der Sarneraa/Wichelsee ins Dorf zu queren.

5.2 Öffentlicher Raum und Freiraum**Frage: Wo bist du in deiner Freizeit in Sarnen am liebsten Draussen unterwegs?**

Im Wald; auf dem Fussballplatz; in der Badi; auf dem eigenen Hof; im Garten; zu Hause; im Unihockey-Training; auf dem Spielplatz; in Luzern; bei der Gelateria; am See; im Seebad; im Seefeld; im Jugendraum; in der Jugendbox; in der Ei; Migros; Coop; Bänkli beim Coop

Frage: Gibt es in deinem Quartier/ dort wo du wohnst genügend Orte, um draussen zu spielen und sich zu treffen?



Frage: Wenn du frei wünschen könntest: Was für neue Dinge zum Spielen, erleben und um sich zu Treffen würdest du dir wünschen?

Kino; Trampolinhalle; Pumptrack; MC Donalds/ Burger King; Kunstturnhalle immer zugänglich; Kletterhalle; Boxtrainingsmöglichkeiten; Aussenhockeyfeld; Shoppingmall aka Länderpark; Kleiderläden für Jugendliche/Kids; Schwingplatz; Kunstrasen immer offen; Möglichkeit Hallen zu nutzen für z. B. Basketball; Räume zum Chillen (Peergruppenräume); Wlan im Jugendraum

Wünsche und Anregungen der Jugendlichen zwischen 15-25 Jahren:

- Gestaltung des Dorfplatzes ohne Parkplätze, ev. mit Fussgängerzone. Aber nicht etwas Fixes, z. B. Foodtrucks und ein paar Stühle und Tische.
- Wunsch nach gedeckten Aussenaufenthaltsräume an folgenden Orten: Seefeld, neben Goldmatt, Rondel, Skatepark, Türlacherpärkli, Landenberg inkl. Bänkli
- Gemeinschaftsgärten
- Mehr Grünelemente im Siedlungsraum, z. B. mit zwingender Balkonbepflanzungen oder Entsiegelung, auf Dorfplatz z. B. mit mobilen Grünelementen oder beim künftigen Türlacherpärkli



Abbildung 7: Die Jugendlichen haben mit grünen Punkten Lieblingsorte, mit roten Punkten Unorte und mit blauen Punkte Orte mit Verbesserungspotenzial angegeben.

5.3 Wohnen

Frage: Was gefällt dir in deinem Quartier / Ortsteil besonders?

See; Holzen; Baden; Kühe; grosse Spielwiese; Boot; Katzen; das man sich kennt und gut versteht; dass ich nahe bei meinem Gotti, Cousins und Cousinen und dem Grosi lebe; Quad fahren; Lochen; wandern; das Quartierfest mit Grillieren; Maschinen; tolle Freunde; Freundlichkeit; grüne Umgebung; Schildkröte; Trampolin; Wiesen; Häuser nicht dicht an dicht gebaut und grosse Gärten;

Freunde in der direkten Nachbarschaft; Wald; Tiere; Bauernhof; Hunde; Spielplatz; Zusammenhalt; Alpen; Jagd; Traktor fahren; Hilfsbereitschaft; alle kennen alle und verstehen sich gut; Fussballfeld; Ruhe; Aussicht; Platz; Aussicht; Wohngebiet; Mitbewohnende / Nachbarn; Nähe zum See; nur Einfamilienhäuser

Frage: Was gefällt dir nicht in deinem Quartier / Ortsteil?

Nichts (3x); die Nachbarn; das Haus; der Garten; die Haustiere; der Lautstärkepegel; die steile Strasse; unsanierte Strasse; die Kinder; die Entfernung zur Schule; der Bus (Oberwilen); wohne am Rand von Sarnen (weit weg); das Gerät, das Katzen und Marder verscheucht (piepst in den Ohren); Lärm; Polizei: Ambulanz; Sirenentest; Feuerwehr; Unwetter; schmutzige Strassen; Katzenkot auf dem Spielplatz; aggressive, motzende Nachbarn; das Altersheim; schnelle Autos im Quartier; intolerante Nachbarn; dass Katzen erschossen werden; andere Katzen, die eigene Beete durchwühlen

Frage: Findest du, dass genug verschiedene Menschen in deinem Quartier wohnen (Alter, Herkunft)?

- Nein, praktisch nur Schweizer
- Nein
- Durchmischung alt und jung etwas besser, wenige Jugendliche

Frage: Wie willst du wohnen, wenn du erwachsen bist?

- Fette Villa am See, keine Kinder, viele Angestellte, Monaco
- Schönes Einfamilienhaus (am See) und Terrasse, Garten
- Rund um den Sarnersee
- Eher nicht in Sarnen/Obwalden
- Mir egal

Wünsche und Anregungen der Jugendlichen zwischen 15-25 Jahren:

- Mit Familie gerne wieder zurück nach Sarnen kommen, aktuell zu wenig Wohnmöglichkeiten (z. B. WGs) und Auffassung von teuren Preisen
- Wohnpolitische Themen wie die SUVA-Gesamtsanierung sind im Gespräch
- Wohnen später: nicht unbedingt alleine, aber als Pärchen oder mit Freundinnen, geteilte Wohnformen auch denkbar. Eher älterer Wohnbestand gewünscht.
- Zurück nach Sarnen kommen wäre eine längerfristige Entscheidung als in der Stadt zu leben, weshalb ein Haus zusammen mit anderen Leuten optimal wäre.
- Sicher nicht wohnen: Jänzipark, weil dort sehr viel versiegelt ist.
- Bünten ist ein tolles Quartier mit viel Gemeinschaftsarbeit, aber mit Industrie rundherum wäre es nicht mehr so toll.
- WG wäre ein Wohnbedürfnis als erste Wohnung

6 Fragen der Gemeinde

Im Rahmen der digitalen Mitwirkung zum REK Sarnen war es neben «klassischen» Mitwirkungseingaben auch möglich, sieben konkrete Fragen der Ortsplanenden zu bestimmten Inhalten des Konzepts zu beantworten. Diese Möglichkeit wurde rege genutzt. Die Hälfte der Personen, die eine «klassische» Mitwirkungseingabe machte, beantwortete anschliessend zusätzlich diese Fragen. Insgesamt wurden die Fragen von 33 Personen beantwortet.

Die Rückmeldungen zu den Fragen werden unten zusammengefasst. Antworten, die einzelnen Kapiteln des REK Sarnen zugeordnet werden konnten, wurden oben in die Struktur eingeordnet.

6.1 Frage 1: Gebiete für die Innenentwicklung

Was ist aus Ihrer Sicht bei der Innenentwicklung zu beachten? Geschieht die Innenentwicklung mit Schwerpunkt im Türlacher und den Gebieten um die Haltestelle Sarnen Nord an einem sinnvollen Ort?

Zusammenfassung

Die Innenentwicklung findet gemäss Rückmeldungen am richtigen Ort statt. Bedenken bestehen bezüglich der Transformation im Gebiet "Im Feld" und angestrebten Nutzungsmischung, sowie des Verkehrs, der durch die Innenentwicklung entsteht und über die Nordstrasse führt. Sarnen Nord soll auch ein Industriegebiet bleiben. Die Siedlungsentwicklung nach innen verlangt nach hohen Qualitäten im Freiraum und in der Einordnung in den Bestand. Die Nutzungen sollen verträglich und auch autoarm sein. Die Innenentwicklung ist nicht auf das Maximum zu treiben, damit Sarnen nicht verstädtert. *"In Quartieren müssen bei grösseren Gebäuden Freiräume belassen werden, um attraktive Quartiere zu schaffen. Dazu braucht es aber keine staatliche Regulierungsflut mit ideologischen Planungs- und Lebensvorschriften, sondern einfache Vorgaben für Freiräume im Verhältnis zum bebauten Teil. (55)"*

6.2 Frage 2: Gebiete zur Wohnraumentwicklung

Was halten Sie davon, dass Sarnen familien- und altersgerechten Wohnraum fördern will? Sind Sarnen Ost und die Hofmatt dafür die richtigen Orte?

Zusammenfassung

Die Förderung von familien- und altersgerechtem Wohnraum wird von vielen Antworten im Grundsatz unterstützt. Eine Eingabe (28) verweist auf die Einfamilienhausquartiere, wo familiengerechter Wohnraum besteht. Hier sollte eine sinnvolle Übergabe ermöglicht werden. In Verbindung mit den genannten Gebieten wird aus dem Fördern ein Forderung: Das Gebiet Hofmatt wird eher als familiengerecht, den als altersgerecht gesehen (1, 5, 7, 12, 35, 56, 65, 66). Dies aufgrund der Nähe zu den Schulanlagen.

Kritische Stimmen zur Förderung zielen auf ungenannte Massnahmen (Giesskannenprinzip, 67) und sehen bezahlbaren Wohnraum als wichtige Voraussetzung (9, 10, 12, 17, 24, 47, 51, 55): "In Sarnen muss attraktiver und bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden."

Jedes Quartier und jeder Ortsteil soll familien- und altersgerechten Wohnraum sowie lokale Treffpunkte haben (12, 53, 62). "Für eine gute Durchmischung der Bevölkerung sollte an mit dem ÖV gut erreichbaren Orten altersgerechtes Wohnen gezielt gefördert oder angestrebt werden wie z. B. das Haus Central in der Schwendi." (53). Der niedrige Leerwohnungsbestand und die hohen Preise sollen nicht dazu führen, dass Einheimische keinen Wohnraum mehr finden (10, 12).

Um hohen Preisen entgegenzuwirken werden Wohnbaugenossenschaften und Massnahmen zur Steuerung der Wohnungsgrössen genannt (9, 33, 55). Aufgrund der schon länger andauernden

Planung in der Hofmatt wird die Realisierung von kostengünstigen Wohnungen hier als nicht mehr realistisch gesehen (1, 55). Auch die Forderung nach autoarmen Wohnüberbauungen kann dazu beitragen, dass erschwinglicher Wohnraum an zentralen Lagen entstehen kann (11, 47).

6.3 Frage 3: Wirtschaftsstandort Sarnen Nord

Was denken Sie über die Strategien zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Sarnen Nord? Finden Sie eine Unterteilung in Teilgebiete mit unterschiedlichen Formen von Arbeit sinnvoll und sind die Gebiete richtig zugeteilt?

Zusammenfassung

Die Strategien werden im Grundsatz mehrheitlich unterstützt (1, 9, 12, 13, 17, 22, 28, 29, 33, 35, 51, 55, 56, 65). Drei Antworten äussern sich in einer grundsätzlichen Art ablehnenden gegen die Strategie des Arbeitsschwerpunkts Sarnen Nord bzw. der Wirtschaftsförderung (16, 40, 62). Kritisch wird die Entwicklung des Gebiets "Im Feld" die Entwicklung Foribach betrachtet. Während im Teilgebiet 1 "Im Feld" die Nutzungsmischung bzw. die Entwicklung von einem Arbeitsgebiet zu einem Mischgebiet Besorgnis auslöst (21, 28, 62), ist es im Teilgebiet 2 "Foribach" der Umstand, dass neue Arbeitsnutzungen an ein bestehendes Wohngebiet grenzen sollen. Für den Foribach wird aus dieser Perspektive ein Mischgebiet oder gar ein reines Wohngebiet gefordert (7, 13, 24). Unterstützung für eine Nutzungsmischung in bestehenden Quartieren gibt es auch (24, 53). Bei den Mischgebieten A9 werden erschwingliche Gewerbeflächen gefordert (11, 47).

Einige Antworten weisen auf die Bedeutung der Verkehrserschliessung hin. In diesem Zusammenhang wird auf den geplanten Autobahnanschluss Kernmatt verwiesen und die Frage gestellt, ob der Arbeitsschwerpunkt bzw. die Industrie nicht nördlich des Foribachs angeordnet werden soll (10, 40, 58).

6.4 Frage 4: Arbeits- und Pendlerverkehr in Sarnen Nord

Wie soll aus Ihrer Sicht mit dem zu erwartenden zusätzlichen Arbeits- und Pendlerverkehr in Sarnen Nord umgegangen werden? Erachten Sie den Autobahnanschluss Kernmatt oder die Entlastungsstrasse Foribach als geeigneter zur Entlastung der Kägiswilerstrasse?

Zusammenfassung

In der Abwägung wird der Halbanchluss Kägiswil klar befürwortet (1, 5, 9, 10, 11, 13, 22, 24, 25, 28, 29, 33, 35, 40, 47, 51, 53, 55, 58, 65, 66). Einige Antworten verweisen darauf, dass der Halbanchluss erst langfristig erwartet werden darf. Für die zukünftige Erschliessung von Sarnen Nord und die Entlastung der Nordstrasse, wird dem Halbanchluss eine hohe Wichtigkeit beigemessen. Für die Entlastungsstrasse Foribach votieren nur zwei Antworten (7, 12). Negative Antworten zur Entlastungsstrasse überwiegen (17, 55, 67).

Von Anwohnenden wird die Forderung nach zeitnahen Massnahmen für die Nordstrasse gestellt (7, 9). Alternativ oder ergänzend zu zusätzlichen Strassen werden Massnahmen zur Förderung des öV, des Fuss- und Veloverkehr sowie von Mobilitätskonzepten bei Betrieben gefordert (12, 13, 56, 67).

6.5 Frage 5: Nutzungen am Seeufer

Was denken Sie über zusätzliche Freizeit- und Erholungsnutzungen und Seeuferrevitalisierungen im Seefeld? Welche Nutzungen wären für Sie denkbar und welche nicht?

Zusammenfassung

Betreffend zusätzlichen Freizeit- und Erholungsnutzungen bestehen Vorbehalte (5, 7, 16, 21, 22, 53, 56, 63, 67). Das Seefeld wird bereits stark genutzt. "Alle Veränderungen, welche zu weiteren/zusätzlichen Möglichkeiten führen, werden zwangsläufig weitere Immissionen zur Folge haben und sind deshalb nicht zu fördern oder zu ermöglichen." (53)

Auch ein Teil der kritischen Stimmen sieht Entwicklungsmöglichkeiten im Bestand. So werden beim Gastronomieangebot und der Minigolfanlage häufig Potenzial erkannt (7, 10, 28, 35, 56, 66). Wenige Antworten zeigen sich offen für weitere Nutzungen (11, 12, 47). Die erweiterte Zone für Freizeit und Tourismus im REK Sarnen lenkt die Aufmerksamkeit auf Objekt Hirschen. Gastro und Hotelnutzungen und neue Räume für ein kulturelles Angebot im Seefeld können weiterentwickelt werden (9, 35).

Seeuferrevitalisierungen werden breit unterstützt (1, 9, 13, 54, 56, 65). Mitunter wird damit die Forderung nach weiteren öffentlich zugänglichen Seezugängen verknüpft (28, 51). Revitalisierungen sollen die Freizeitmöglichkeiten nicht einschränken (62). Zwei Eingaben sehen in der Mobilfunkabdeckung mit neuesten Standards einen Widerspruch zur Natur und Erholungsnutzungen (33, 47). Zur Erschliessung des Seefelds gingen zwei Voten ein, die eine Entlastung der Seestrasse vom Camping- und Badiverkehr fordern (56, 66). Die bestehende Strasse vom Tennisclub bis zur Brünigstrasse soll im Gegenverkehr betrieben werden.

6.6 Frage 6: Erschliessung Seefeld, Sarnen Süd

Wie wichtig finden Sie eine bessere Erreichbarkeit des Sarnersees mit dem ÖV in der Freizeit? Wie stehen Sie zur Idee einer S-Bahn-Haltestelle Sarnen See und eines Ortsbuses und was würden Sie persönlich eher nutzen?

Zusammenfassung

Ablehnende Haltungen zu einem Ausbau des öV-Angebots sind in der Minderheit (16, 17, 33, 51, 53, 55, 58, 62, 67). Es wird dabei in Frage gestellt, ob Badegäste mit dem öV anreisen (5, 16, 55, 58) und dadurch noch mehr regionale Gäste angezogen werden (53, 67). Bei der Frage, ob eine S-Bahnhaltestelle oder ein Ortsbus bevorzugt wird, gehen die Meinungen auseinander.

Der Nutzen einer verbesserten ÖV-Anbindung wird insbesondere im Sommer gesehen (11, 47, 54). Dies führt zur Befürchtung, dass ein Ortsbus zum See nicht genügend frequentiert wird (56), und daher nicht eher eine S-Bahnhaltestelle zu bevorzugen wäre. Dies auch aufgrund der schon vorhandenen Buslinie mit der Haltestelle Spital (51, 53). Demgegenüber wird bei einem Ortsbusangebot die Erschliessung weiterer Gebiete als Potenzial gesehen (12, 13, 24).

Bei einem Ausbau des öV-Angebots sollen die Parkplätze reduziert werden (11, 28, 47). Das Potenzial einer S-Bahnhaltestelle wird mit dem Fokus auf Veranstaltungen, Tourismus, dem Spital und in Kombination mit einem Park and Ride-Angebot gesehen (5, 9, 12, 40, 56, 66).

Einige Mitwirkende würden ein öV-Angebot kaum nutzen, da sie selbst mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind (5, 22, 54, 66, 67).

6.7 Frage 7: Prioritätensetzung

Wie schätzen Sie die planerischen Prioritäten (Kapitel 6) ein? Fehlen Ihnen wichtige Prioritäten? Sehen Sie einen oder mehrere der aufgeführten Punkte nicht als Priorität?

Zusammenfassung

Die planerischen Prioritäten werden mehrheitlich gutgeheissen. Mehrfach hinterfragt wird der see-nahe Weg hinsichtlich seiner Notwendigkeit und Auswirkungen (5, 9, 58, 62, 67) Als Priorität gefordert wird von mehreren Stimmen der Halbinschluss Kernmatt (10, 24, 40). Auch stärker betont werden sollte gemäss vielen Rückmeldungen die Förderung der Aktiven Mobilität (Velorouten) im gesamten Dorf Sarnen mit angepasstem Temporegime (5, 11, 12, 40, 56, 65, 66, 67).

Bei der Priorität (3) Neue Grün- und Freiräume sollten nebst den Neuanlagen auch bestehende Grünräume wie der Landenberg und die Grünanlage Seefeld mit besserem Seezugang priorisiert werden (9).