

Einwohnergemeinde



Rütistrasse 8
6060 Sarnen
www.sarnen.ch

Parkplatzkonzept Sarnen

10.02.2025



Impressum:

Kontakt: Einwohnergemeinde Sarnen
 Fachbereich Bau/Raumentwicklung
 6061 Sarnen

Änderungsindex: 10.02.2025 Exemplar für den Einwohnergemeinderat

Inhalt

1	Einleitung	5
2	Grundlagen	6
2.1	Verkehrsrichtplan	6
2.2	Strategie der räumlichen Entwicklung	6
2.3	Leitbild 2017	6
2.4	Kantonales Gesamtverkehrskonzept	6
3	Betrachtungssperimeter und Gegenstand der Strategie	8
3.1	Betrachtungssperimeter	8
3.2	Bewirtschaftungskonzept	8
3.3	Veloparkierung	8
4	Ausgangslage	8
4.1	Bestehendes Angebot	8
4.2	Park and Rail	18
4.3	Auswirkungen von Projekten auf das Parkplatzangebot	19
4.4	Bewirtschaftung	20
4.5	Berechtigung und Kontrolle	22
5	Angebotskonzept Zentrum	23
5.1	Strategie	23
5.2	Leitsätze	23
6	Angebotskonzept Park and Rail	26
6.1	Strategie	26
6.2	Leitsätze	26
7	Zentrumsparkierung	27
7.1	Anforderungen an ein Parkhaus	27
7.2	Bewertung mögliche Standorte	27
7.3	Zielsetzung Standorte	28
8	Angebotskonzept Ortsteile	29
8.1	Sarnen Nord	29
8.2	Seefeldpark	30
8.3	Wilten	30
8.4	Stalden	30
8.5	Langis	30
8.6	Kägiswil	30
8.7	Ramersberg	30
9	Angebotskonzept zur Förderung von Fahrgemeinschaften	31
10	Motorradparkierung	32
10.1	Ausgangslage	32
10.2	Bedarf	32
10.3	Strategie	32

10.4	Leitsätze	32
11	Elektroladestationen.....	34
11.1	Ausgangslage.....	34
11.2	Bestehendes Angebot.....	34
11.3	Strategie.....	35
11.4	Leitsätze	35
12	Rollstuhlparkplätze.....	37
12.1	Angebot	37
12.2	Bedarf.....	37
12.3	Ausbau Angebot rollstuhlgerechter Parkplätze	37
13	Bewirtschaftungskonzept.....	39
13.1	Ziele der Parkplatzbewirtschaftung	39
13.2	Grundsätze für die Gebührenerhebung.....	39
13.3	Überarbeitung Parkplatzreglement	40
13.4	Zonen	40
13.5	Bewirtschaftung in den Zonen	40
13.6	Gebühren im Vergleich.....	43
13.7	Installation Parkuhren und Markierung der Parkfelder	43
13.8	Parkkarten / Berechtigungen	43
13.9	Gemeindehaus (Parking Zentrum)	44
	Anhang	45
	A Umfrage Parkplatznutzung Ei	
	B Bewertung Standorte Sammelparkierung	

1 Einleitung

Parkplätze sind oft Anlass für hitzige und auch unversöhnliche Diskussionen. Insbesondere in dichten und zentralen Lagen entfacht sich um Parkplätze die Frage, ob der spärlich vorhandene öffentliche Raum für Parkplätze genutzt oder ob die Flächen nicht anders genutzt werden können. Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität, wie sie für ein angenehmes Einkaufen, Flanieren und Leben im Zentrum angestrebt wird, ist mit einem grosszügigen Angebot an Abstellplätzen im öffentlichen Raum schlecht vereinbar. Parkplätze sind zudem immer Ausgangs- und Zielorte des Verkehrs.

Auf der anderen Seite besteht mit unserem Mobilitätsverhalten eine ausgewiesene Nachfrage nach bequem erreichbaren Abstellplätzen. Dies für unsere Einkaufs-, Arbeits-, Freizeit- oder Servicefahrten (geschäftlich oder privat). Für viele Fachgeschäfte erscheint der Parkplatz vor der Tür als unverzichtbare Infrastruktur, welcher über das Abschneiden im Konkurrenzkampf zu Einkaufszentrum und Internetshopping entscheidet.



Abbildung 1: Postkarten-Sarnen vs. Gebrauchs- und Alltags-Sarnen

Noch findet sich in Sarnen immer ein Parkplatz, meist auch an gewünschter Stelle oder nicht weit davon entfernt. Das Angebot ist heute jedoch nicht immer zielgerichtet bewirtschaftet. Eine Bewirtschaftung, die eine Lenkung beabsichtigt, hilft, das knappe Angebot möglichst gut zu nutzen.

Das Parkplatzkonzept ist eine wichtige Grundlage für das kommunale Parkplatzreglement, in dem die Bewirtschaftung der öffentlich nutzbaren Parkplätze geregelt wird. Erläuterungen zum Reglement finden sich im vorliegenden Bericht.

Das Parkplatzkonzept beinhaltet einen aktuellen Überblick über das Angebot an öffentlichen Parkplätzen in Sarnen und formuliert Strategien für das Parkplatzangebot. Es behandelt Nebenthemen wie Ladestationen, Rollstuhlparkplätze und Motorradabstellflächen.

Das Parkplatzkonzept soll die konzeptionell-funktionale Grundlage bieten für Entscheide bei Fragen rund um den sogenannten "ruhenden Verkehr".

2 Grundlagen

2.1 Verkehrsrichtplan

Mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan 2012 werden unter Kapitel 4 "Verkehrspolitische Ziele" folgende Grundsätze und Ziele zur Parkierung festgelegt:

Ruhender Verkehr

- Ein attraktives Angebot an Parkplätzen ist wichtig für den Kantonshauptort Sarnen. Bestehende Parkplätze werden nach Möglichkeit erhalten oder aber an geeignetere Orte verlegt.
- Die Gemeinde erarbeitet ein Parkierungskonzept, das insbesondere im Zentrum Sarnen das Parkplatzangebot und deren Bewirtschaftung (Kosten, Parkzeit) koordiniert.
- In den Naherholungsgebieten werden Sammelparkierungen zur Verfügung gestellt.

Weiter werden mit dem Verkehrsrichtplan drei Massnahmen ausgeführt:

- S24 Park&Ride Zentrum Sarnen
- S25 Parkierung Wilen Dorf
- S26 Parkierungskonzept

Das genannte Parkierungskonzept, das sowohl eine Angebotsplanung als auch die Bewirtschaftung der Parkplätze umfasst, besteht heute noch nicht.

Die bisherigen Diskussionen fokussierten sich auf das Angebot und die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze im Zentrum von Sarnen. In Wilen und im Gebiet Seefeld wurde die Parkierung in Zusammenhang mit Projekten diskutiert und entwickelt.

2.2 Strategie der räumlichen Entwicklung

Die Strategie der räumlichen Entwicklung (2006 erarbeitet, 2014 revidiert) macht zum ruhenden Verkehr folgende Aussagen:

25 a. Ein attraktives Angebot an Parkplätzen ist wichtig für den Kantonshauptort Sarnen. Bestehende Parkplätze werden nach Möglichkeit erhalten oder aber an geeigneter Orte verlegt.

25 b. In den Naherholungsgebieten werden Sammelparkierungen zur Verfügung gestellt.

Der Entwurf des Räumlichen Entwicklungskonzepts REK Sarnen (Januar 2024) bezieht sich in Sachen des ruhenden Verkehrs auf das vorliegende Parkplatzkonzept.

2.3 Leitbild 2017

Im Leitbild der Gemeinde von 2017 ist unter Zielen allgemein festgehalten, dass Sarnen "angemessene Parkierungsmöglichkeiten" für den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr anbietet. Zum Ziel wird folgende Stossrichtung formuliert: "In Sarnen Dorf werden die öffentlichen Parkplätze bewirtschaftet." Die entsprechende Massnahme dazu: "Wir erarbeiten ein Parkplatzbewirtschaftungskonzept und überarbeiten das bestehende Parkplatzregime." Weiter wird als Massnahme die Realisierung einer P&R-Anlage beim Bahnhof vorgesehen.

2.4 Kantonaales Gesamtverkehrskonzept

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept (GVK) sieht eine einheitliche Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen vor. Die einheitliche Bewirtschaftung soll sowohl zeitlich als auch monetär sein. Mit einer entsprechenden Bewirtschaftung kann eine Lenkungswirkung zu Gunsten des öV's, Fahrgemeinschaften und dem Veloverkehr erreicht werden.

Eine Bewirtschaftung wird sowohl auf den öffentlichen als auch auf neuen privaten aber öffentlich zugänglichen Parkplätzen angestrebt. Bei bestehenden Nutzungen soll die Einführung einer Bewirtschaftung durch den Kanton gefördert werden.

Das vorliegende Konzept deckt sich grösstenteils mit den angestrebten Massnahmen des GVK. So sollen Kurzzeitparkplätze im Zentrum vor allem für die Kundinnen und Kunden der lokalen Geschäfte zur Verfügung stehen. Langzeitparkplätze dagegen sind in der Peripherie anzubieten. Die Lenkung soll über die Preisstruktur erreicht und kommuniziert werden.

Parkierung	MIV-PP	Private (nutzungsgebundene) Parkierung
	MIV-PP1	Rechtliche Regelungen Kanton
	MIV-PP2	Rechtliche Regelungen Gemeinden
	MIV-PÖ	Öffentlich zugängliche Parkierung
	MIV-PÖ1	Öffentlich zugängliche Parkierung im Eigentum des Kantons
	MIV-PÖ2	Öffentlich zugängliche Parkierung im Eigentum der Gemeinden
	MIV-PÖ3	Öffentlich zugängliche Parkierung in Privateigentum
	MIV-PÖ4	Anpassung rechtliche Regelung auf Kantonsebene
Mobilitätsmanagement		
Allgemeines	MM-Allg	Allgemeines
	MM-Allg1	Förderung Mobilitätsmanagement in Verwaltung, in verwaltungsnahen Betrieben, grösseren Unternehmen und weiteren grösseren Organisationen
	MM-Allg2	Förderung Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen in grösseren Gebieten, Überbauungen und Arealen
	MM-Allg3	Mobilitätsmanagement im kant. Baugesetz verankern
	MM-Allg4	Mobilitätsmanagement in kommunaler Gesetzgebung verankern
Kombinierte Mobilität		
Umsteigepunkte öffentlicher Verkehr – Individualverkehr	KM-P+R	Umsteigepunkte öffentlicher Verkehr - Individualverkehr
	KM-P+R1	Hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestellen
	KM-P+R2	Erhalten des Veloverleihs in Sarnen
	KM-P+R3	Bahnhof Alpnach
	KM-P+R4	Bahnhof Sarnen
	KM-P+R5	Bushaltestelle Kerns Post
	KM-P+R6	Bahnhof Lungern
	KM-P+R7	Bahnhof Engelberg
Treffpunkte / Umsteigepunkte für Fahrgemeinschaften (Berufspendelnde)	KM-F	Treffpunkte / Umsteigepunkte für Fahrgemeinschaften (Berufspendelnde)
	KM-F1	Grundlegende Abklärungen und Massnahmen
	KM-F2	Kommunikationsmassnahmen
	KM-F3	Prüfung Standort bei A8 Vollanschluss Alpnach Süd
	KM-F4	Parkplatz Sarnen Ei
	KM-F5	Parkplatz Sarnen Süd
	KM-F6	Prüfung weiterer Standort beim A8-Anschluss Sarnen Nord im Rahmen Sanierung Polizeizentrum
	KM-F7	Giswil Zollhaus
Förderung von Fahrgemeinschaften allgemein	KM-F8	Engelberg, Sporting Park
	KM-Fa	Förderung von Fahrgemeinschaften allgemein
	KM-Fa1	Förderung einer bestehenden App (Kommunikationsmassnahmen)
	KM-Fa2	Bereitstellung von einzelnen Parkfeldern bei Bedarf
Tourismus und Freizeit		
Allgemeines	TF-Allg	Allgemeines
	TF-Allg1	Erarbeitung Mobilitätskonzept bei Ausbau / Veränderung Angebot
	TF-Allg2	Plafonierung der öffentlichen Parkplätze bei Bergbahnen
	TF-Allg3	Einsatz eines Teils der Parkgebühren für Verkehrsmassnahmen
	TF-Allg4	Aufbau eines kantonsweiten Verkehrsmanagement-Systems

Abbildung 2: Überblick relevanter Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts 2021

3 Betrachtungsperimeter und Gegenstand der Strategie

3.1 Betrachtungsperimeter

Bei der Erarbeitung des Parkplatzkonzepts stand das Zentrum von Sarnen im Fokus. Weitere Siedlungsgebiete und Nutzungsschwerpunkte wurden so weit einbezogen, um Aussagen für alle öffentlichen Parkplätze machen zu können.

3.2 Bewirtschaftungskonzept

Als Grundlage für die Überarbeitung des kommunalen Parkplatzreglements wurde parallel zur Angebotsstrategie ein Bewirtschaftungskonzept erarbeitet.

Das Angebotskonzept stellt sicher, dass ausreichend Parkplätze angeboten werden. Das Bewirtschaftungskonzept ist für die Lenkung auf die angebotenen Parkplätze zuständig. Mit dem Ziel, das Langzeitparkierende die grösseren Parkieranlagen am Rande des Dorfsentrums nutzen. Kurzzeitparkierende, wie Kunden und Kundinnen des Dorfsentrums dagegen sollen ein attraktives Angebot im Zentrum vorfinden. Durch unterschiedliche Tarife und zeitliche Beschränkungen werden Anreize gesetzt, welche die Lenkungswirkung erzeugen sollen.

Die grundlegenden und strategischen Teile des Bewirtschaftungskonzepts wurden in den vorliegenden Bericht integriert. Das Konzept selbst wurde mit der Überführung in das Parkplatzreglement nicht weiter bearbeitet.

3.3 Veloparkierung

Seit dem 1.1.2023 ist das Bundesgesetz über Velowege in Kraft. Veloparkieranlagen sind als Teil der Velowegnetze zu planen. Die Angebotsplanung der Veloparkierung erfolgt im Rahmen der obligatorisch zu erstellenden Velowegnetzplanung.

Im Zentrum von Sarnen bestehen heute kaum Angebote an öffentlich nutzbaren Abstellflächen. Zum Einkaufen oder zum Kaffee wird das Velo meist auf dem Trottoir abgestellt. An engen Stellen besteht dadurch Konfliktpotenzial. Wie mit eigenen Abstellflächen im Zentrum eine Förderung der Velonutzung erreicht werden kann und welches Angebot das freie Abstellen der Velos an ungeeigneten Orten verhindert, soll mit der Velowegnetzplanung erörtert werden.

4 Ausgangslage

4.1 Bestehendes Angebot

4.1.1 Sarnen Zentrum

Die meisten Abstellplätze im Zentrum sind klar nutzungsbezogen, d.h. für Besucher angrenzender Einrichtungen und Betriebe. Die Parkplätze in der Blauen Zone sind insbesondere für Kunden der Fachgeschäfte, die über keine eigenen Abstellplätze verfügen. Unmittelbar angrenzend an das historische Zentrum stehen Parkplätze verschiedener Eigentümer gegen Entgelt zur Verfügung. Für Beschäftigte wie auch für Tagestouristen werden mit den Parkplätzen in der Ei heute kostenlose Möglichkeiten angeboten.

Abbildung 4 und Tabelle 1 zeigen das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot und dessen Nutzung.

Die Nutzung bzw. die Auslastung der Parkplätze wurde mit Stichproben über einen längeren Zeitraum erhoben. Um zu verstehen, wie der Parkplatz Ei genutzt wird, wurde eine Umfrage unter Nutzenden durchgeführt. Die Ergebnisse der Umfrage sind in Anhang A dargestellt.

Beurteilung des Angebots

Das Angebot an öffentlich zugänglichen Parkplätzen in Sarnen ist als insgesamt genügend zu bezeichnen. Die Parkplätze in der Blauen Zone sind sehr gut genutzt. Auf den kostenpflichtigen Parkplätzen finden sich im Normalfall immer Parkmöglichkeiten.

In der Blauen Zone sind längere Parkzeiten als zulässig feststellbar. Kontrollen auf den öffentlichen Parkplätzen finden nur selten statt. Dies ist bekannt. Auf regelmässig kontrollierten privaten Parkplätzen dürften weniger Übertretungen (Dauer, Bezahlung) festgestellt werden.

Nutzergruppen

Für die Nutzung der öffentlich zugänglichen Parkplätze können neun Gruppen unterschieden werden. Die Nutzenden unterscheiden sich bezüglich Parkierungsdauer und Nachfrage während des Tages. Es wird geschätzt, dass die Mehrheit der Nutzenden Kunden und Angestellte sind. Die übrigen Nutzergruppen dürften nur vereinzelt oder in kleiner Anzahl Parkplätze nachfragen.

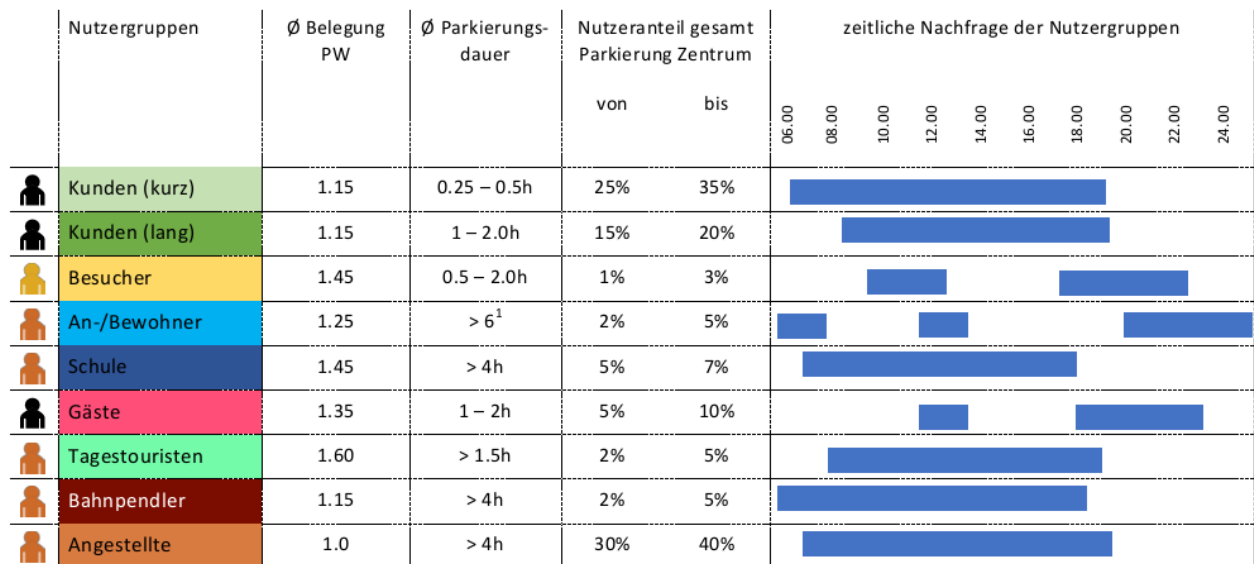


Abbildung 3: Nutzergruppen, Charakteristiken

Tabelle 1 nennt zu den Parkplätzen im Zentrum die primäre und sekundäre Nutzergruppen. Teilweise finden auf den Parkplätzen auch Dritt- und Fremdnutzungen statt. Gemäss Tabelle werden 954 Parkplätze im Dorf Sarnen angeboten. 450 davon sind im Eigentum der Gemeinde, 298 im Eigentum des Kantons und 114 Parkplätze befinden sich auf privaten Parzellen (insb. Lindenhof und Museumsparkplatz).

Zeitliche Nutzungskonflikte gibt es besonders auf den Parkplätzen Poststrasse, Bahnhofstrasse Ost, Grossgasse Nord und Hofstrasse, welche sich alle in der Blauen Zone befinden.

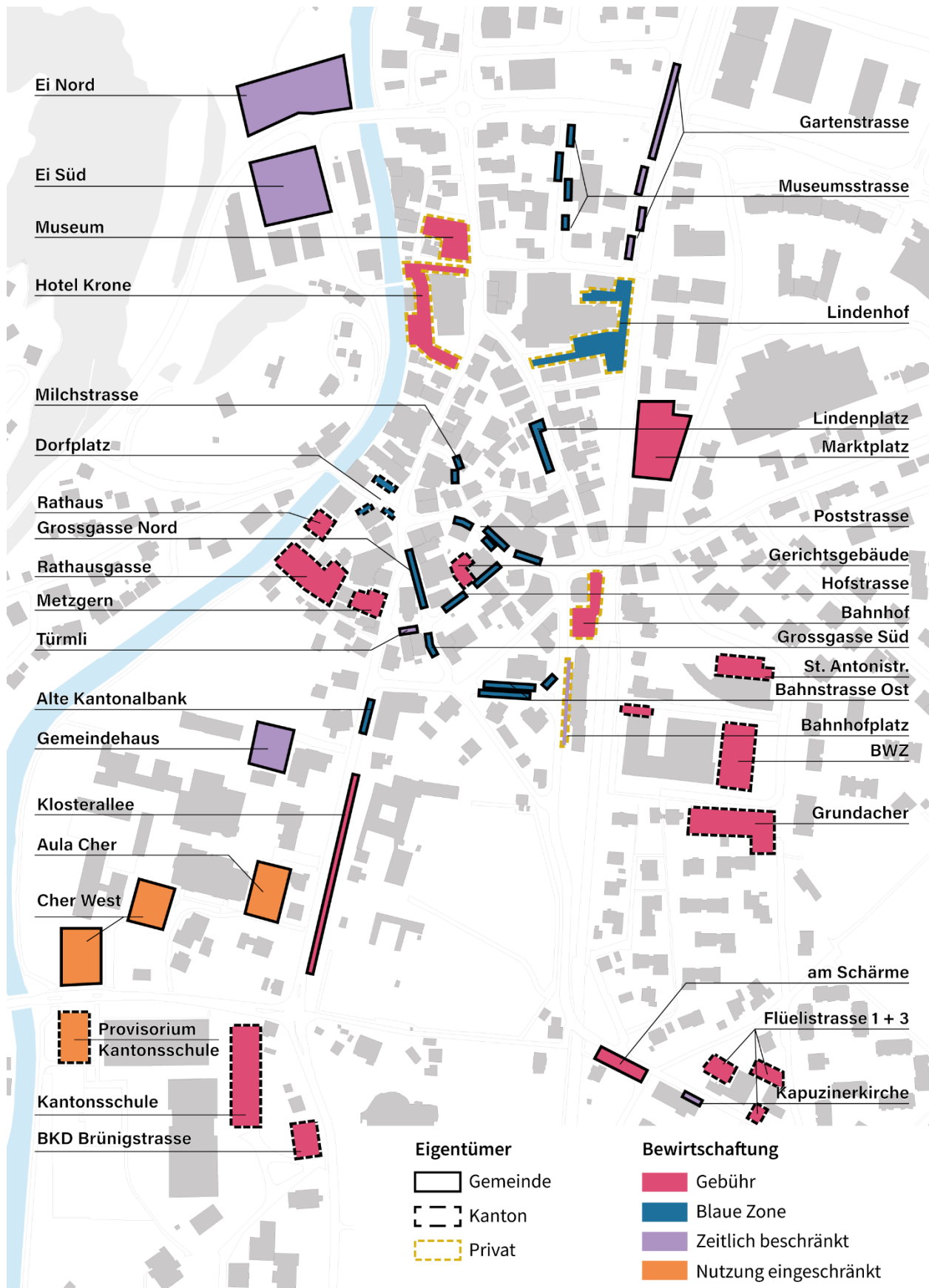


Abbildung 4: Eigentum und Bewirtschaftungsart der öffentlich zugänglichen Parkplätze im Zentrum von Sarnen (Stand 2022).

Ort /Parkplatz	Anzahl PP	Eigentum	Primäre Nutzergruppen	Sekundäre Nutzergruppen	Dritt- und Fremdnutzung
BWZ (Berufs- und Weiterbildungszentrum)	45	K	Lernende & Lehrende BWZ	Beschäftigte Kant. Verwaltung / Bahnpendler	
BWZ Bahnhof	10	K	Lernende & Lehrende BWZ	Beschäftigte / Besucher	
St. Antonistrasse	26	K	Kunden Kanton	Beschäftigte	
Grundacher	43	K	Kunden Kt. Bibliothek	Bahnpendler / Lernende & Lehrende BWZ	
Marktplatz	69	G	Kunden Sarnen Center	Kunden Landi / Kunden FZO / Beschäftigte	
Gartenstrasse	15	G	Anwohnende	Beschäftigte Lindenhof	
Museumsstrasse	11	G	Kunden Gärtnerei	Beschäftigte / Anwohnende	
Lindenhof	68	P	Kunden Lindenhof	Beschäftigte / Besucher	
Museum	36	P	Allgemeinheit	Tagestouristen / Kunden Krone / Beschäftigte / Anwohnende	
Ei Nord	145	G	Beschäftigte	Tagestouristen (Langis)	Circus / Chilbi / Fasnacht
Ei Süd	86	G	Beschäftigte / Gäste	Feuerwehr / Gäste MZA	
Dorfplatz	10	K	Kunden (kurz)	Gäste	
Lindenplatz	7	G	Kunden	Gäste / Besucher	Gartenwirtschaft
Poststrasse	11	G	Kunden / Gäste		
Gerichtsgebäude	5	K	Beschäftigte / Kunden	Allgemeinheit	
Milchstrasse	4	G	Kunden / Gäste	Anwohnende	
Bahnhof	10	P	Kunden / Gäste	Bahnpendler	
Bahnhofstrasse Ost	13	G	Kunden / Gäste	Beschäftigte / Besucher	
Bahnhofplatz	7	G	Kunden		
Grossgasse Nord	7	G	Kunden	Beschäftigte / Besucher	
Grossgasse Süd	3	G	Kunden	Besucher	
Hofstrasse	6	G	Kunden	Beschäftigte / Besucher	
Türmli	2	G	Kunden	Besucher	
Rathaus	8	K	Kunden	Besucher	
Metzger	9	K	Kunden	Besucher	
Rathausgasse	20	K	Kunden	Besucher	
Klosterallee	20	G	Besucher Kloster / Geschäfte	Beschäftigte / Tagestouristen / Besucher Aula Cher	
Aula Cher	34	G	Beschäftigte Gemeinde	Besucher Aula Cher	
Cher West	92		Beschäftigte Gemeinde	Besucher Aula Cher	
am Schärme	8	G	Besucher am Schärme / Kirche		
Kapuzinerkirche	2	G	Besucher am Schärme / Kirche		
Kantonsschule	52	K	Lernende & Lehrende	Vereine / Nutzer Turnhallen / Besucher	
Flüelistrasse 1 + 3	29	K	Beschäftigte Kanton	Besucher Kirche	
BKD Brünigstrasse	15	K	Beschäftigte Kanton	Kunden / Besucher Kirche	
Provisorium Kantonsschule	26	K	Installationsplatz	Beschäftigte Spital / Nutzer Turnhallen / Allgemeinheit	

Tabelle 1: Anzahl Parkfelder der öffentlich zugänglichen Parkplätze im Zentrum von Sarnen (Stand 2022).

4.1.2 Seefeld Park

Für die vielfältigen Freizeitnutzungen im Seefeld Park besteht mit den Parkplätzen der regionalen Sportanlage, Sust und Camping/Erlebnisbad ein vielfältiges Angebot. An Spitzentagen werden landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Restflächen zum Parkieren genutzt.

Der Parkplatz der regionalen Sportanlage wird Wochentags durch Angestellte des Kantonsspitals und der Psychiatrie genutzt. Die Nutzung ist limitiert und konzentriert sich hauptsächlich auf Bürozeiten und steht nicht im Konflikt mit der eigentlichen Bestimmung des Parkplatzes.x

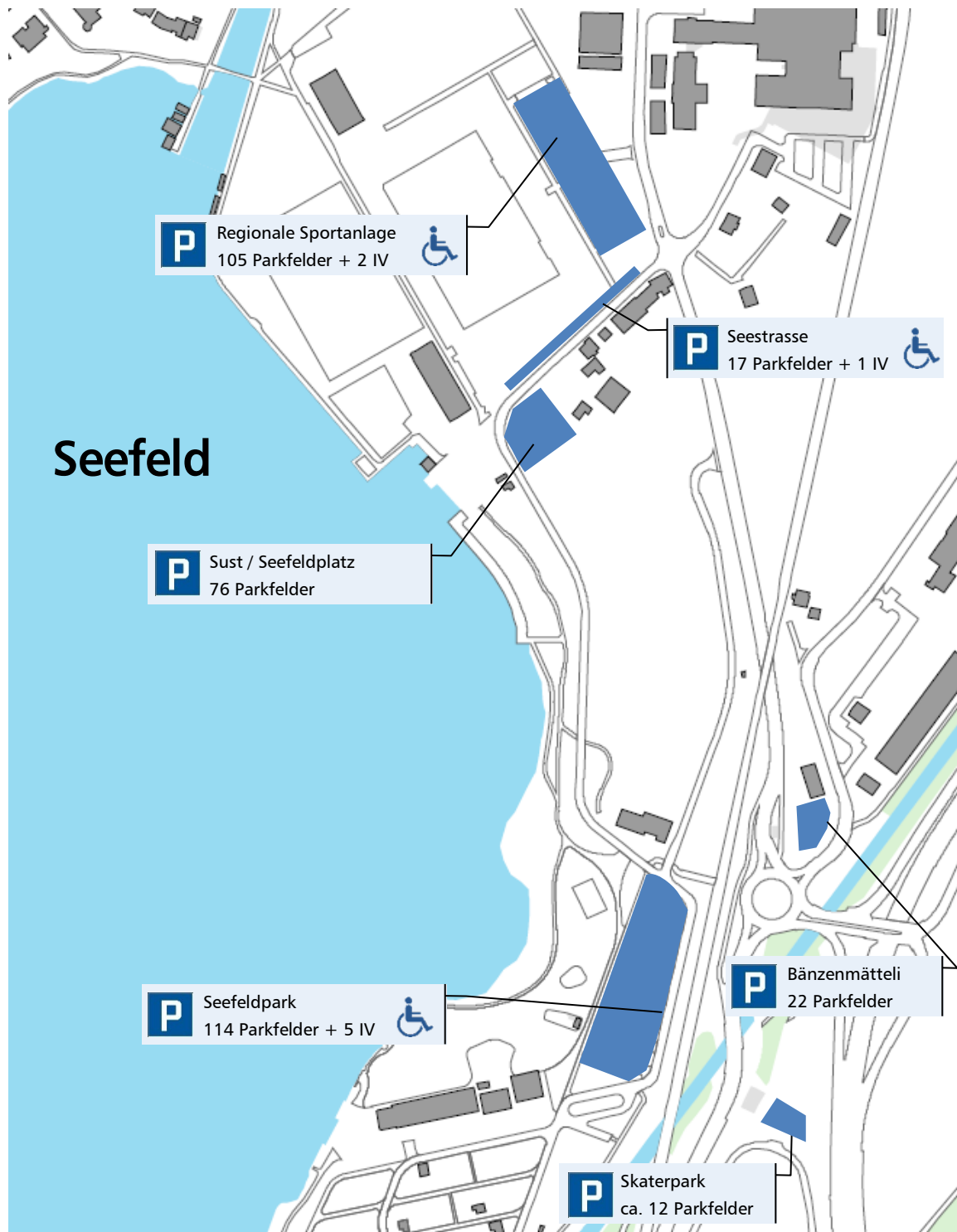


Abbildung 3: Übersicht Parkplatzangebot Seefeld

Im Gebiet besteht mit dem Bänzenmätteli ein weiterer öffentlicher Parkplatz. Der Parkplatz beim "Juko-Pavillon" wird gerne durch Spaziergänger genutzt. Es kann auch beobachtet werden, dass der Standort am Autobahnanschluss interessant für Fahrgemeinschaften ist.

Mit der Überarbeitung des kommunalen Richtplans Seefeld wurde ein Leitbild erarbeitet, in dem folgende Leitsätze zur Parkierung festgehalten sind:

- L 2.1 Das Parkplatzangebot ist grundsätzlich ausreichend. Ein Ausbau des Angebots wird bei neuen Nutzungen geprüft.
- L 2.2 Spitzennachfragen im Sommer werden durch temporäre Parkplätze abgedeckt.
- L 2.3 Das Parkplatzregime wird mit der Zufahrt optimiert, der Suchverkehr reduziert.
- L 2.4 Die Parkplätze werden einheitlich und nutzerfreundlich bewirtschaftet.

4.1.3 Ramersberg

In Ramersberg verfügt die Einwohnergemeinde über einen Sammelparkplatz mit 10 Abstellplätzen (Parz. 1101). Diese werden hauptsächlich durch Angestellte naher Betriebe genutzt. Ortsunkundige finden den Parkplatz nicht.

Ein Bedarf an öffentlichen Parkplätzen besteht in Ramersberg für Besucher der Kapelle sowie für Naherholungssuchende.

Besucher der Kapelle nutzen den Vorplatz bei der Sammelstelle. Bis auf die Sammelstelle befindet sich der Vorplatz (Parkplatz) in privatem Besitz.

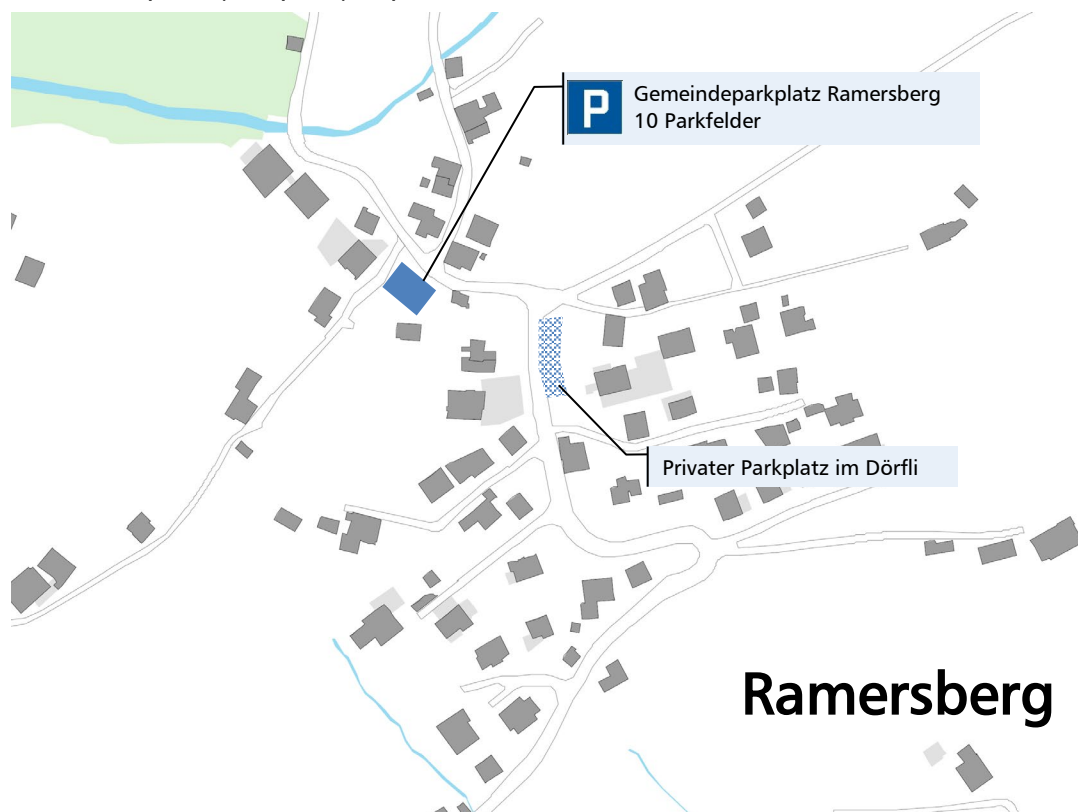


Abbildung 5: Übersicht Parkplatzangebot Ramersberg

4.1.4 Wilen Dorf

In Wilen kann seit der Erstellung der 12 provisorischen Parkplätze 2020 rechts des Schulhauses ein gutes Angebot bereitgestellt werden. Dadurch konnten die Parkplätze auf dem Schulhausplatz, welche durch Lehrpersonen genutzt wurden, aufgehoben werden. Bei einer zukünftigen Bebauung des Grundstücks "Widismatt" sind die 12 provisorischen Abstellplätze zu integrieren. Weitere Parkplätze inklusive eines rollstuhlgerechten Parkplatzes befinden sich neben der Kapelle und vor der Lounge sowie bei der Einmündung der Bodenstrasse in die Wilerstrasse.



Abbildung 6: Übersicht Parkplatzangebot Wilen Dorf

4.1.5 Oberwilen

In Oberwilen bestehen keine Ziele oder Nutzungen, die einen öffentlichen Parkplatz notwendig machen. Die öffentlichen Badeplätze zur Naherholung sind zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen.

Das Naherholungsgebiet Steinibach wird im Kapitel 4.1.8 erwähnt.

4.1.6 Kägiswil

Der zentrale Platz in Kägiswil, der Dorfplatz, umfasst 16 Abstellplätze. Der Parkplatz wird durch Kirchen- und Friedhofbesucher genutzt.

Bei Veranstaltungen in der Mehrzweckanlage genügen die Parkplätze in unmittelbarer Umgebung nicht. Parkiert wird dann im umgebenden Wiesland.

Turnhallennutzende parkieren ausserhalb der Schulzeiten auf dem Vorplatz der Turnhalle. Der Pausenplatz wird auch bei Beerdigungen und Veranstaltungen genutzt.

Die Parkplätze entlang der Schwarzenbergstrasse (Grundstück der Kirchgemeinde) werden durch Angestellte, Besuchende sowie Nutzende der Sportanlagen genutzt.

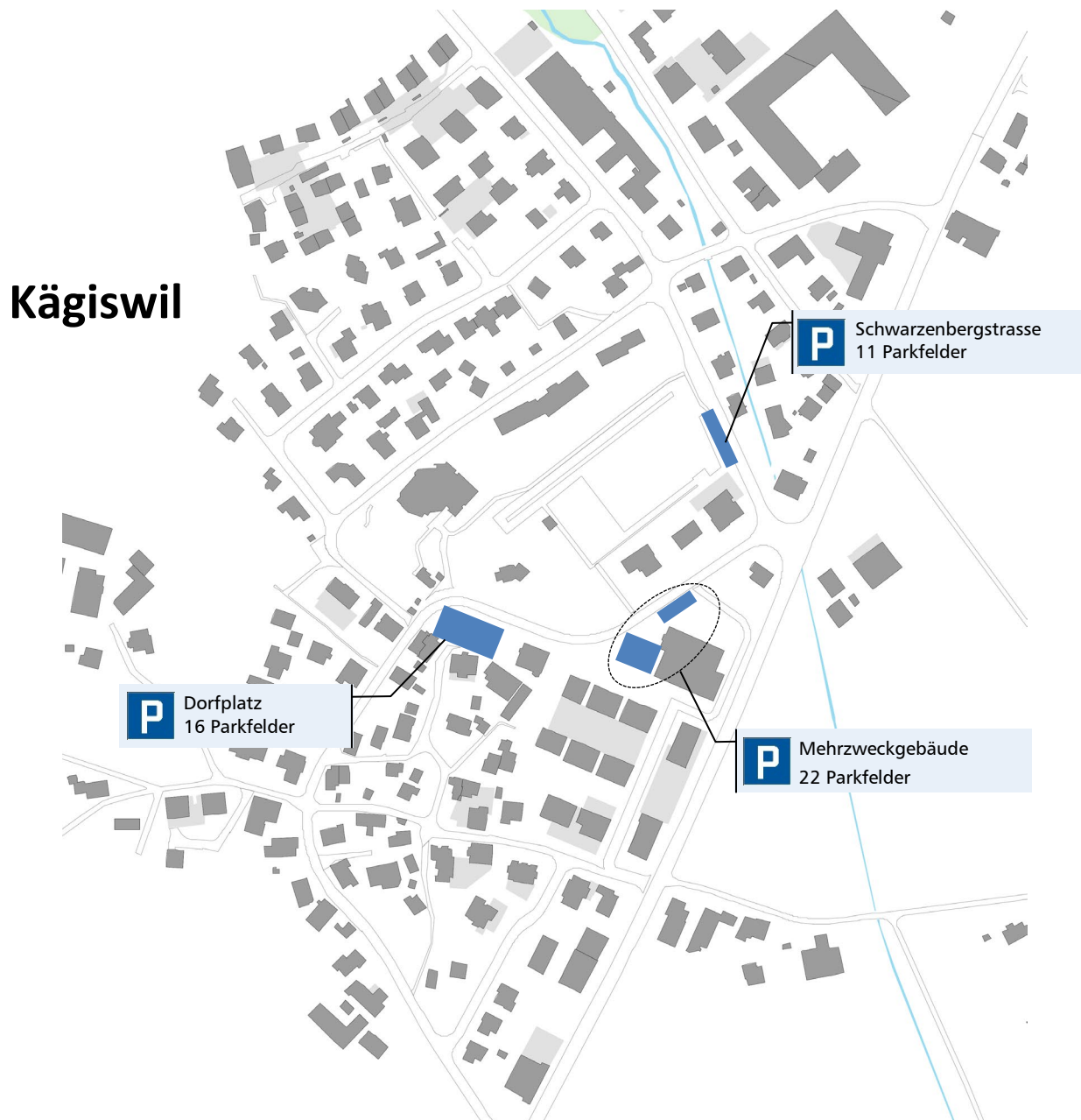


Abbildung 6: Übersicht Parkplatzangebot Kägiswil

4.1.7 Stalden

Im Dorf bestehen an den Strassenraum und rund um Kirche und Schulhaus diverse Parkierungsansprüche. Öffentlich zugängliche Parkplätze hat es im Strassenraum nur wenige. Viele Parkplätze sind privat und gehören zu angrenzenden Nutzungen. Die Parkplätze zwischen Schwanderhof und Korporationsverwaltung werden durch Kunden des Volgs, Besucher der Korporation und der Kirche sowie durch Mieter des Schwanderhofs genutzt. Vor dem Volg können zwei Personenwagen abgestellt werden.

Im Zusammenhang mit der Sanierung und Erweiterung des Schulhauses Stalden wurde 2017 eine Machbarkeitsstudie für eine Parkieranlage unter dem Schulhausplatz durchgeführt. Gemäss der Machbarkeitsstudie hätte eine Parkieranlagenlage mit 29 Abstellplätzen zu rund 2 Millionen CHF realisiert werden können. Die Korporation Schwendi entschied sich aufgrund des nicht ausreichenden Kosten-Nutzenverhältnis gegen eine Umsetzung der Parkieranlage.

Die Lehrkräfte stellen ihre Autos rund um das Schulhaus ab und nutzen auch den Parkplatz der Kirche.

Nutzer der Sportanlagen und Naherholungssuchende stellen ihre Wagen auf dem Platz beim Werkhof ab. Die Abstellplätze sind nicht markiert und werden nicht bewirtschaftet.



Abbildung 7: Übersicht Parkplatzangebot Stalden

4.1.8 Naherholungsgebiete

Enetriederwald

Für Besucher des Enetriederwalds und Nutzer des Vitaparcours stehen ca. 8 Abstellplätze zur Verfügung. Dies genügt. Die Parkplätze sind kostenlos.



Langis

Der Parkplatz des Ausflugsgebiets Langis auf der linken Seite wird durch die Korporation betrieben. Im Winter ist der Parkplatz bewirtschaftet. Ist der Parkplatz voll, wird dies bereits in Sarnen angegeben. Wintersportler und Naherholungssuchende nutzen dann den Parkplatz Ei Nord und steigen auf den Bus um. Der Parkplatz unmittelbar beim Gasthaus, wird durch den Eigentümer des Berghotels bewirtschaftet.



Glaubenberg

Auf der Passhöhe besteht ein grosser Parkplatz für Kunden des Restaurants und Wanderer. Der Parkplatz ist im Besitz der Korporation Schwendi und wird kostenlos angeboten.



Steinibach

Besucher des Steinibachs und der umliegenden Wälder parkieren heute ungeordnet im Flussraum oder im Wald. Das wilde Parkieren wird geduldet. Ein Teil der Parkplatzflächen befindet sich im Perimeter der Schutz- und Nutzungsplanung für die Aue Steinibach.



Türlacherweg

Vor dem Fahrverbot auf dem Türlacherweg sind an Wochenenden abgestellte Autos zu beobachten. Dabei dürfte es sich mehrheitlich um Spaziergänger handeln. Auf dieser Nebenstrasse ist das Parkieren zulässig. Das Strassenstück ist im Eigentum der Einwohnergemeinde.



Wichelsee

Das Naherholungsgebiet ist nicht für Besuche mit dem Auto ausgelegt. Der Wichelsee wird mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem Pferd aufgesucht. Wenige Parkplätze bestehen auf dem Gemeindegebiet Alpnach bei der Forsthütte. Ein Bedarf an Parkplätzen in unmittelbarer Nähe zum Wichelsee ist nicht bekannt.



4.2 Park and Rail

Am Bahnhof Sarnen werden 10 P+R-Plätze durch die Zentralbahn angeboten. Ein Tagesticket kostet CHF 8.-. Zudem können auch Monats- (CHF 80.-) und Jahreskarten (CHF 800.-) gekauft werden. Dies berechtigt fürs Parkieren auf den Parkplätzen in unmittelbarer Nähe zum Gleis. Eine Garantie für einen freien Parkplatz wird nicht gegeben. Weitere Möglichkeiten für P+R bestehen auf den Parkieranlagen BWZ und Grundacher. Auf diesen beiden Parkieranlagen können jedoch keine Tageskarten gekauft werden, was zu höheren Gebühren für Tagesparkierende führt. Seit der Einführung der monetären Bewirtschaftung auf den kantonalen Parkieranlagen werden die Anlagen BWZ und Grundacher kaum mehr für P+R genutzt. Dies war zuvor häufig der Fall.

P+Rail bei der Zentralbahn



Bahnhof	Anzahl Parkplätze	Anzahl Elektro-PP	Stunde	Tarif in CHF (inkl. MwSt.)		Jahr	Mo - So	Bemerkungen
				Tag	Monat			
Alpnach Dorf	9	1	CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP
Alpnachstad	11	2	CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP
Brienz ****	31	1	CHF 1.00	CHF 10.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	Tageskarten sind NUR am Automaten erhältlich
Brienziwiler	11		CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP; SBB-App
Brünig-Hasliberg	7		CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP; SBB-App; jeweils vom 01.11. - 31.03. keine Parkplätze
Dallenwil	15	2	CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP
Engelberg ****	80	1	CHF 1.00	CHF 8.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP
Giswil P+R Gorgen	47	2	CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP
Giswil Bahnhofplatz	19		CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 90.00	CHF 1'080.00	00.00 - 24.00	MP Giswil
Hergiswil NW ****	40	2	CHF 1.00	CHF 7.00	CHF 70.00	CHF 700.00	00.00 - 24.00	max. 35 Monats- oder Jahreskarten
Horw	16		kein Angebot		ab CHF 107.70	CHF 1'292.40	00.00 - 24.00	MP Horw
Kaiserstuhl OW	2		CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP; SBB-App
Lungern	18	1	CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP
Meiringen ****	33		CHF 1.00	CHF 7.00	CHF 70.00	CHF 700.00	00.00 - 24.00	MP
Niederried	18		CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP; SBB-App
Oberried am Brienzersee								Bis auf weiteres keine Parkplätze vorhanden
Ringgenberg	12		CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP; SBB-App
Sachsels	48	2	CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP
Sarnen ****	9	1	CHF 1.50	CHF 8.00	CHF 80.00	CHF 800.00	00.00 - 24.00	
Stans ****	0	1	CHF 1.50	CHF 8.00 *	CHF 101.00 **	CHF 1010.00**	00.00 - 24.00	Parkplätze im Bahnhofparking
Stansstad	22	2	CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	MP
Stansstad ***	47		CHF 1.00	CHF 12.00	80.00/150.00		00.00 - 24.00	Parkplätze im Bahnhofparking der Gemeinde
Wolfenschiessen	4	1	CHF 1.00	CHF 6.00	CHF 60.00	CHF 600.00	00.00 - 24.00	

Abbildung 7: Kostenübersicht P+R Zentralbahn, Stand 22.6.2022

Die Kantone Nid- und Obwalden erarbeiteten 2006 ein Konzept für Park+Ride-Angebote. Mit dem Park+Ride-Konzept von 2006 wurden für das Jahr 2015 Zielgrössen definiert. Der Grundbedarf an P+R für den Standort Sarnen wird dabei auf total 170 Parkplätze geschätzt. Davon wären 123 Parkplätze für das Einzugsgebiet der Gemeinde Kerns anzubieten.

Wie hoch der aktuelle Bedarf nach P+R-Plätzen am Bahnhof Sarnen ist, ist nicht bekannt. Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept 2021 will der Kanton in einem ersten Schritt die Auslastung des aktuellen Angebots prüfen. Zeigt die Untersuchung, dass die Nachfrage das Angebot übersteigt, könnten beim Berufs- und Weiterbildungszentrum BWZ einige Parkfelder für P+R ausgeschieden zu gleichen Tarifen wie der Zentralbahn angeboten werden (siehe Massnahme KM-P+R4 Bahnhof Sarnen, GVK Obwalden, 2021).

Die S-Bahnhaltestelle Sarnen Nord wurde als Haltestelle konzipiert, die für den Velo- und Fussverkehr erreichbar ist. Auf beiden Seiten bestehen Veloabstellplätze und auf der östlichen Seite werden vier Parkfelder für sogenanntes "Kiss and Ride" auf dem Bahnhofareal angeboten.

In Sarnen Nord bestehen heute grosse Flächen, die als Parkplätze genutzt werden. Nur wenige der älteren Gebäude weisen eine Tiefgarage auf. Eine gewisse Nachfrage für P&R am Standort kann durch die missbräuchliche Nutzung von Parkflächen in unmittelbarer Umgebung abgeleitet werden.

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept bezeichnet den Bahnhof Sarnen als "Mobilitätshub 1. Priorität" und die Haltestelle Sarnen Nord als "Mobilitätshub 2. Priorität".

4.3 Auswirkungen von Projekten auf das Parkplatzangebot

Einzelne Parkplätze entsprechen nicht den Normen und/oder bereiten heute schon Konflikte. Parkplätze, die zu schmal sind, sowie Parkfelder, die die Sicht einschränken, müssen nach einer Sanierung der Strasse normgerecht angeboten werden können. Bei Strassensanierungen ist daher davon auszugehen, dass nicht mehr gleich viele Parkfelder wie heute angeboten werden können. Die Berücksichtigung weiterer Anforderungen wie z.B. Veloabstellplätze und Aufenthaltsbereiche können zu einem Abbau von öffentlich nutzbaren Parkfeldern im Zentrum führen. Bei folgenden Projekten ist mit einem Parkplatzabbau zu rechnen:

Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz

Die Längsparkfelder an der Bahnhofstrasse weisen eine ungenügende Breite auf. Mit den Strassenleuchten im Trottoir bestehen zudem Hindernisse für Fussgänger. Die Normen werden nicht erfüllt. Normgerechte Parkplätze und ein ungehinderter Verkehrsablauf können im schmalen Querschnitt voraussichtlich bzw. im Gegenverkehr nicht gewährleistet werden. Es ist mit einem Verlust von 6 Parkplätzen zu rechnen.

Ein weiterer Abbau wird durch den Umbau und die Sanierung Fussgängerstreifen auf der Kreuzung Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz resultieren. Für die tabellarische Zusammenstellung wird ein Verlust von drei öffentlichen Parkplätzen angenommen.

Markplatz

Mit der Entwicklung des Markplatzes ist potenziell ein Verlust von öffentlich zugänglichen Parkplätzen verbunden. Das Ausmass ist abhängig von der Nutzung der Bebauung und dessen Parkplatzbedarf.

Museumsparkplatz

Der Parkplatz ist im Besitz der Korporation Freiteil und kann bebaut werden. Nach Angabe der Korporation wird eine Bebauung nicht mit Priorität verfolgt, wodurch die Fläche noch länger als Parkplatz genutzt werden kann. Ob bei einer allfälligen Bebauung die heute 34 öffentlich nutzbaren Parkplätze wieder angeboten werden können, ist fraglich.

Zentrumsüberbauung

Mit der Zentrumsüberbauung auf dem heutigen Parkplatz "Rathausgasse" werden in einer Tiefgarage die notwendigen Parkplätze für die geplanten Neubauten, die Anwohnenden, das Rathaus und Mitarbeitende, angeboten bzw. ersetzt. Für die Bilanz der öffentlich nutzbaren Parkplätze wird davon ausgegangen, dass der Parkplatz "Metzger" im Umfang von 10 Parkfeldern nicht ersetzt wird.

Parkplatzbilanz

Die untenstehende Tabelle gibt einen Überblick über die bisherige Entwicklung zum öffentlichen Parkplatzangebot und summiert die oben beschriebenen möglichen Verluste in zwei Phasen.

Entwicklung seit 2014		Annahme bis 2030		Hypothese bis 2040	
Bahnhofstrasse	-6	Poststrasse	-2		
Klosterallee	-2	Dorfplatz	-6	Museumsplatz	-30
Marktplatz (temporär)	-10	Bahnhofplatz	-3		
Bahnhof	-5	Bahnhofstrasse	-5		
Ei Süd	-12	Zentrumsbebauung	-10	Klosterallee	-20
Total	-35	Total	-16	Total	-50

Tabelle 2: Entwicklung des Parkplatzangebots im Dorfzentrum

4.4 Bewirtschaftung

Die öffentlich zugänglichen Parkfelder im Zentrum der Gemeinde Sarnen werden nicht gesamtheitlich und nicht einheitlich bewirtschaftet. Die Parkplätze in Ramersberg, Wilen Dorf, Stalden und Kägiswil sind kostenlos. Einige Parkplätze sind zeitlich beschränkt. Die Parkplätze kommen im Parkplatzreglement von 2001 nicht vor. Da sie kostenlos sind, wurde nach dem Zusammenschluss mit den Bezirksgemeinden 2004 kein Bedarf für eine Überarbeitung des Reglements gesehen. Monetär bewirtschaftet werden die Parkieranlagen im Sarner Seefeld.

Der Kanton als Eigentümer mehrerer Parkplätze bewirtschaftet diese seit Frühjahr 2020 gebührenpflichtig. Mit der Preisgestaltung konnte der Kanton erreichen, dass die Parkplätze für seine Nutzungen, für seine Beschäftigten und Kunden, zur Verfügung stehen. Die Parkplätze des Kantons werden nicht mehr für P&R und für längere Parkdauer genutzt. Diese Nutzungen haben sich auf die noch vorhandenen Parkplätze der Gemeinde verlagert, die kostenlos sind.

Gebührenstruktur

An Werktagen sind die Parkplätze des Kantons für extern Berechtigte von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr kostenpflichtig. Die Parkgebühren betragen CHF 1.00 für die erste Stunde, wobei die ersten 30 Minuten gratis sind. Jede weitere Stunde kostet CHF 1.50. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen gilt ein Niedertarif (CHF 0.50 pro Stunde, Tagespauschale CHF 6.00). Von 18.00 Uhr bis 06.00 Uhr ist das Parkieren gebührenfrei. Die maximale Parkdauer ist auf 48 Stunden beschränkt (GDB 720.115 - Ausführungsbestimmungen über die Benützung von Parkplätzen des Kantons).

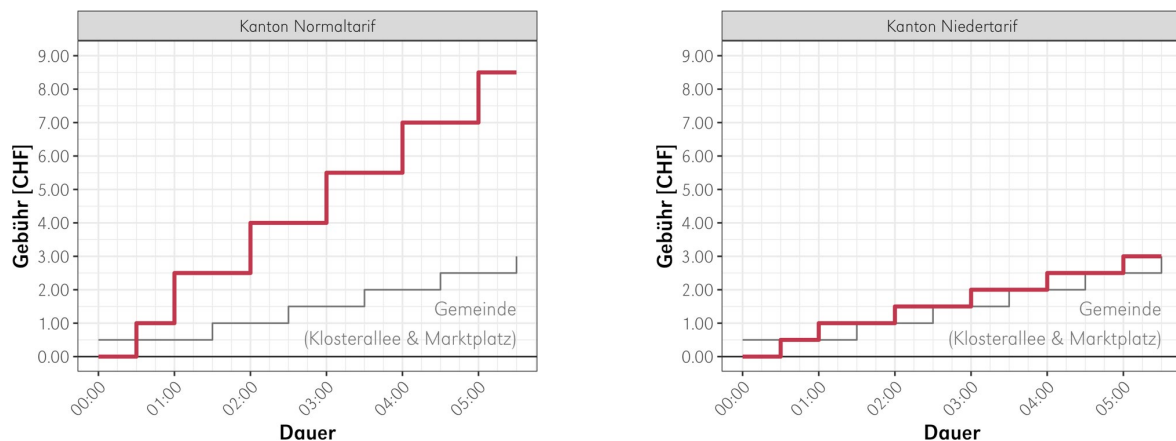


Abbildung 8: Gebührenstruktur der Parkplätze des Kantons, Normal- und Niedertarif

Die Parkplätze Klosterallee und Marktplatz sind im Eigentum der Gemeinde und werden mit vergleichsweise niedrigen Gebühren pro Stunde bewirtschaftet. Die Parkplätze im Seefeld werden zu den gleichen Tarifen bewirtschaftet.

Am Bahnhof ist Kurzzeitparkierung möglich, wenn auch zu leicht höheren Gebühren als bei anderen Parkplätzen im Zentrum. Weiter wird der Parkplatz für Park & Ride genutzt, für CHF 8.00 kann den ganzen Tag parkiert werden.

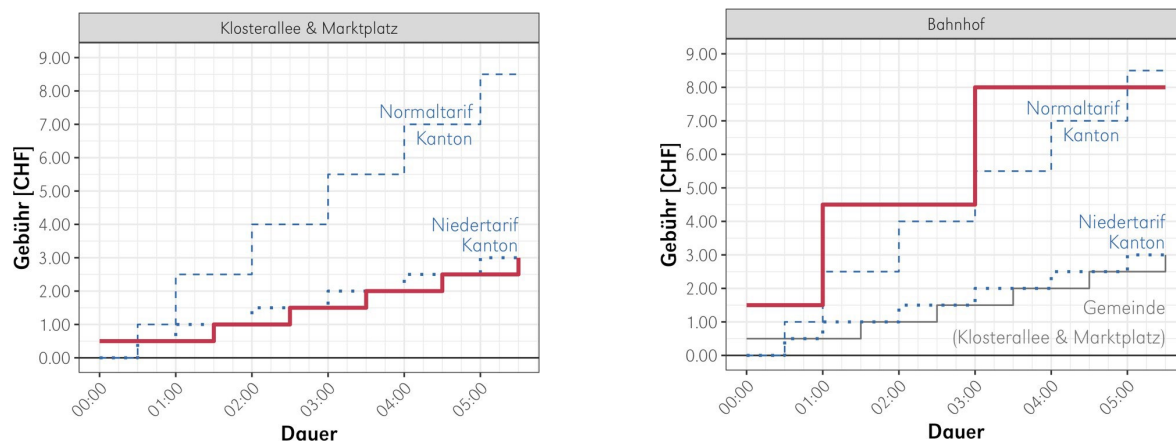


Abbildung 9: Gebührenstruktur der gebührenpflichtigen Parkplätze der Gemeinde (Klosterallee und Marktplatz)

4.5 Berechtigung und Kontrolle

Die öffentlichen Parkplätze können, unabhängig des Eigentümers, von allen Personen im Rahmen der zeitlichen Beschränkung genutzt werden. Die Gemeinde Sarnen gibt Parkkarten zum Preis von CHF 80.00 pro Monat ab, mit denen das zeitlich unbeschränkte Parkieren auf den gemeindeeigenen Parkplätzen Klosterallee und Marktplatz möglich ist. Im Dorfzentrum bestehen nebst den öffentlichen Parkfeldern weitere private Parkfelder. Diese stehen nur Privatpersonen zur Verfügung oder sind Nutzungen zugeordnet und dürfen z.B. nur von Kunden eines Betriebs genutzt werden. Die Bewirtschaftung bzw. Kontrolle dieser Parkfelder ist Sache der Eigentümer.

Das rechtmässige Parkieren auf den öffentlichen Parkplätzen wird durch die Kantonspolizei Obwalden kontrolliert. Dieser fehlen aber die Ressourcen, um die Kontrolle ausreichend wahrzunehmen. Das Auslagern der hoheitlichen Tätigkeit an Private bzw. eine Kontrolle durch die Gemeinde ist nach geltendem Recht in Obwalden nicht möglich. Da insbesondere die Einhaltung der maximalen Parkdauer in der Blauen Zone nicht regelmässig kontrolliert wird, werden Fahrzeuge oft länger als erlaubt parkiert. Dies führt dazu, dass Beschäftigte Parkfelder belegen, die eigentlich für Kunden gedacht sind.

5 Angebotskonzept Zentrum

5.1 Strategie

Das Zentrum von Sarnen bietet ein vielfältiges Angebot im Detailhandel, in der Gastronomie sowie in der Gesundheitsbranche. Sarnen ist sowohl lokales als auch regionales Zentrum. Für Feriengäste in der Region sowie für Tagestouristen ist Sarnen mit seinem historischen Zentrum und den Freizeitnutzungen am See ein beliebtes Ziel für kurze Besuche.

Im Zentrum von Sarnen sollen Parkplätze an guter Lage und mit hoher Verfügbarkeit für Kunden angeboten werden. Langzeitnutzer sollen ihr Fahrzeug auf den Sammelparkplätzen ausserhalb des Zentrums parkieren. Der Parkplatz als beschränktes Gut im Zentrum von Sarnen ist optimal zu bewirtschaften. Damit kann der Suchverkehr reduziert sowie die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

5.2 Leitsätze

Aus der oben formulierten allgemeinen Strategie lassen sich folgende Leitsätze für das Angebotskonzept ableiten:

Kundenparkplätze

Für den schnellen Einkauf oder die kurze Besorgung ist ein Teil der Geschäfte im Zentrum auf Parkplätze in unmittelbarer Nähe angewiesen. Um gegen die Konkurrenz aus dem Internet und den Einkaufszentren in der Agglomeration zu bestehen, werden solche Parkplätze als Trumpf angesehen. Kunden mit einer längeren Aufenthaltszeit (ca. mehr als 60 Minuten) ist die Nutzung einer Sammel-parkierung mit einem kurzen Fussmarsch zuzumuten.

- ▶ Für den schnellen Einkauf sind Kundenparkplätze oberirdisch anzubieten.
- ▶ Für Tagestouristen und Kunden werden in zentrumsnähe Sammelparkierungsanlagen angeboten.

Parkplätze für Beschäftigte

Im Zentrum bestehen für die Angestellten und Betriebsinhaber nur wenige Parkplätze zur Verfügung. Viele Beschäftigte nutzen heute die Sammelparkierungsanlagen. Stark genutzt ist der Parkplatz Ei, wo gratis parkiert wird. Damit nicht wertvolle Grün- und Freiräume im Zentrum zu Parkplätzen umgewandelt werden, ist das Angebot am Rand zu erhalten.

- ▶ Für Beschäftigte ohne betriebseigene Abstellplätze wird ausserhalb des Zentrums ein Angebot bereitgestellt.

Bewirtschaftung

Die öffentlich nutzbaren Parkplätze im Zentrum von Sarnen werden bewirtschaftet. Heute werden die Parkplätze im historischen Kern meist als Blaue Zone zeitlich bewirtschaftet. Grössere Sammelparkplätze werden monetär bewirtschaftet. Die Parkplätze in der Blauen Zone sind gefragter als die kostenpflichtigen Parkplätze. Aufgrund mangelnder Kapazitäten der Kantonspolizei ist ein Missbrauch bei Parkplätzen in der Blauen Zone feststellbar.

- ▶ Die Bewirtschaftung der öffentlich nutzbaren Parkplätze unterstützt eine optimale und gewünschte Nutzung der Parkplätze.
- ▶ Die Bewirtschaftung erfolgt koordiniert und unabhängig des Eigentums der Parkplätze, aufgrund deren Lage und angestrebten Nutzungsbestimmung.
- ▶ Bei einer monetären Bewirtschaftung der Kundenparkplätze im Zentrum ist anzustreben, dass auch die Parkplätze der Grossverteiler monetär bewirtschaftet werden.

Verkehrslenkung

Das Parkplatzangebot soll nicht zu unnötigen Verkehr im Zentrum führen. Sammelparkierungen sind möglichst direkt ab den übergeordneten Strassen erreichbar.

- ▶ An geeigneten Standorten werden südlich, nördlich und östlich des Zentrums gut erreichbare Parkmöglichkeiten geschaffen oder erhalten.
- ▶ Sammelparkierungen sind auch bei veranstaltungsbedingten Sperrungen des Zentrums nutzbar.
- ▶ Mittelfristig ist ein halbdynamisches Parkleitsystem¹ vorzusehen.

Entwicklung des Parkplatzangebots

Im Zuge von Strassensanierungen auf Aufwertungsmassnahmen können nicht alle Parkfelder erhalten werden (z.B. Dorfplatz und Bahnhofstrasse). Auch Arealentwicklungen können zu einem weiteren Abbau von heute öffentlich nutzbaren Parkfeldern führen.

- ▶ Das bestehende Parkplatzangebot ist nach Möglichkeit am Standort zu erhalten oder an geeigneten Orten zu ersetzen.
- ▶ Um den bisherigen und prognostizierten Wegfall öffentlicher Parkplätze zu kompensieren, sind mindestens 30 Parkplätze neu zu schaffen.
- ▶ Zur Unterstützung des lokalen Gewerbes sind Kurzzeitparkplätze und Flächen für den Güterumschlag anzubieten.

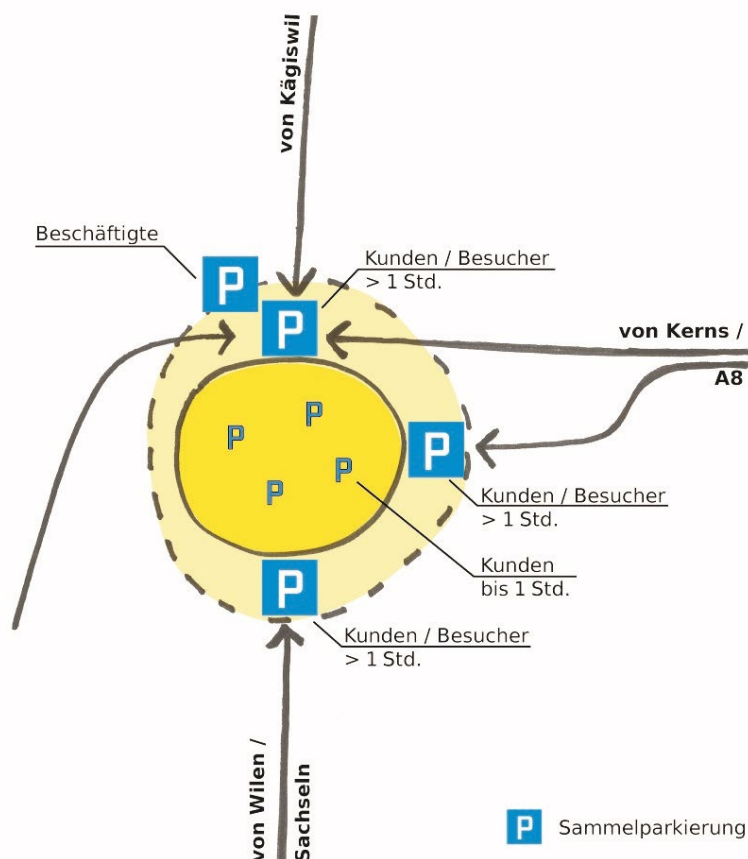


Abbildung 10: Skizze Angebotskonzept Zentrum

¹ Es werden drei Arten von Parkleitsystemen unterschieden:

- statische: zeigen den Ort des Parkplatzes innerhalb des Stadtgefüges an
- halbdynamische: zusätzlich zur Lageangabe wird angezeigt, ob der Parkplatz „frei“ oder „belegt“ ist
- dynamische: die aktuelle verfügbare Stellplatzanzahl wird angezeigt

Aufwertung öffentlicher Raum

Oberirdische Parkplätze prägen den öffentlichen Raum meist negativ. Parkierte Autos nehmen viel Platz in Anspruch und häufig bergen Zu- und Wegfahrten zu Parkplätzen ein Gefahrenpotenzial.

- ▶ Zugunsten einer höheren Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume sind Parkplätze in Sammelanlagen zusammen zu fassen.
- ▶ Sammelparkieranlagen sind zu begrünen und mit Bäumen auszustatten.
- ▶ Gefahren, die durch parkierte Autos entstehen, sind prioritär zu beheben.

6 Angebotskonzept Park and Rail

6.1 Strategie

Ein Angebot an P+R in Sarnen soll insbesondere Bewohnern abgelegener und nicht oder nur ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiete dienen. Pendler sollen so früh als möglich auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Um das gute Busangebot von und nach Kerns nicht zu schwächen, soll in Sarnen kein nachfrageorientiertes P+R-Angebot bereitgestellt werden.

Ein Angebot von 30 bis 40 kostengünstigen Parkplätzen für P+R dürfte die Bedürfnisse der Sarner Bevölkerung decken.

6.2 Leitsätze

Lage

Park and Rail ist am Hauptknoten des öffentlichen Verkehrs anzubieten. Hier bestehen mit Schnellzug und S-Bahn die vielfältigsten Verbindungen. Ohne Schnellzugshalt halbieren sich die weiterführenden Anschlüsse ab Luzern. Der Weg vom Parkplatz zum Bahnhof ist möglichst kurz zu halten.

- Park and Rail ist möglichst nah am Bahnhof Sarnen anzubieten.

Angebot

Für die Sarner Bevölkerung ist ein Angebot von 30 bis 40 Parkplätzen vorzusehen. Gemäss Expertenbericht zum P+R – Konzept Ob- und Nidwalden von 2006, ist ein etappierter Ausbau, mit dem auf den tatsächlichen Bedarf reagiert werden kann, anzustreben. Die Nachfrage nach P+R soll gemäss Kantonalem Gesamtverkehrskonzept (2021) überprüft werden. Besteht eine Nachfrage, kann im Gebiet Grundacher ein Angebot geschaffen werden.

Unmittelbar am Bahnhof eignet sich ein Standort auch für die Zentrumsarkierung.

- Für das Park and Rail-Angebot ist eine Kombination mit der Zentrumsarkierung anstreben.

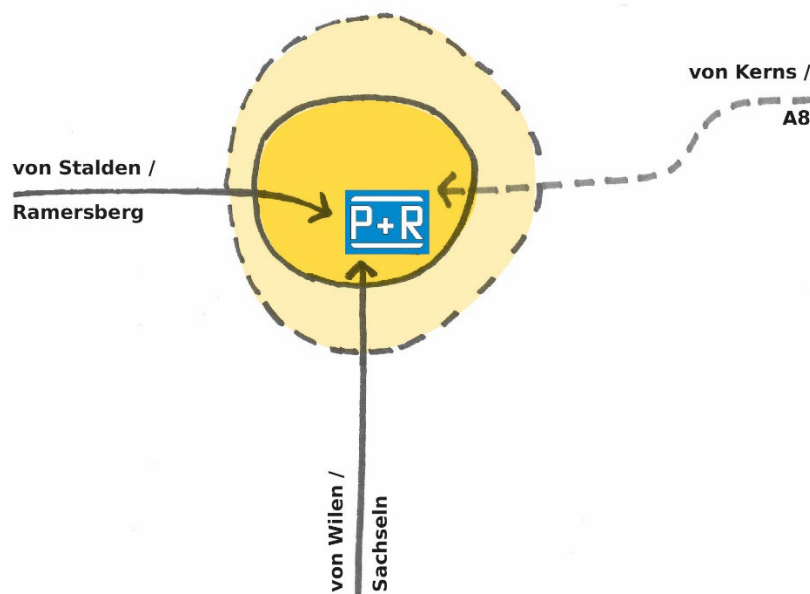


Abbildung 11: Skizze Angebotskonzept P+R

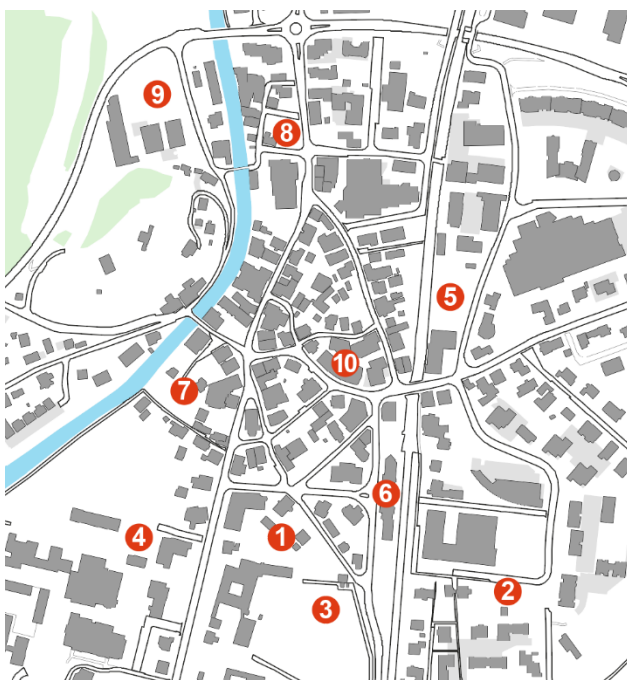
7 Zentrumsparkierung

7.1 Anforderungen an ein Parkhaus

Gemäss den obenstehenden Leitsätzen soll in Sarnen ein zusätzliches Parkraumangebot geschaffen werden. Um ein Parkhaus erfolgreich und wirtschaftlich betreiben zu können, müssen einige Anforderungen erfüllt sein:

- ▶ **Mindestangebot (ca. 30 - 40 Parkfelder)**
Ein minimales Angebot ist bezüglich der Investitionskosten sowie bezüglich des Bewirtschaftungs-/Bezahlkonzepts relevant. Die hohen Kosten eines Kassensystems mit Schranke erfordern eine höhere Anzahl Parkplätze. Weiter ist ein minimales Angebot betreffend Attraktivität der Sammelparkierung relevant. Der Nutzer und die Nutzerin müssen mit einer grossen Gewissheit auf freie Parkplätze das Parkhaus ansteuern.
- ▶ **Nahe Dorfplatz oder Bahnhof**
Eine möglichst zentrale Lage in Nähe des Bahnhofs ermöglichen die Nutzung der Parkplätze für Park and Rail. Bei einem kombinierten Angebot können Synergien genutzt werden.
- ▶ **Direkte, bequeme Zufahrt, möglichst über Hauptstrassen**
Um als Alternative für oberirdische Parkplätze interessant zu sein, muss die Zufahrt gut auffindbar und der Zugang zu den Zielen bequem und attraktiv sein. Als Verkehrserzeuger muss das Parkhaus möglichst direkt über eine Hauptstrasse erreichbar sein.
- ▶ **Wirtschaftlicher Betrieb**
Alle Faktoren müssen einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen. Ein wirtschaftlicher Betrieb einer Tiefgarage ist herausfordernd. Über eine Public-Privat-Partnerschaft besteht die Möglichkeit, das Gemeindebudget von Investitions- und Abschreibungskosten zu entlasten.
- ▶ **Parkleitsystem**
Eine neue Sammelparkierungsanlagen ist mit einem halbdynamischen System zu erstellen. Dies ermöglicht es, die Belegung an der Zufahrt anzuzeigen sowie z.B. über eine Mobile-App.

7.2 Bewertung mögliche Standorte



Folgende Standorte wurden argumentativ und summarisch hinsichtlich deren Eignung für eine Zentrumsparkierung und als P+R-Standort sowie hinsichtlich Zufahrt und Entwicklungsmöglichkeiten bewertet. Eine detaillierte Bewertung befindet sich im Anhang.

- | |
|----------------------------------|
| 1 Parzelle 303 (alte OKB) |
| 2 Grundacher |
| 3 Frauenkloster |
| 4 Gemeindehaus (Parking Zentrum) |
| 5 Marktplatz |
| 6 Bahnhof |
| 7 Zentrum Rathausgasse |
| 8 Museum |
| 9 Ei |
| 10 Handelshof |

Abbildung 12: Standorte für ein Parkhaus im Zentrum

7.3 Zielsetzung Standorte

Gestützt auf die Leitsätze (Kap. 0) und die Bewertung möglicher Standorte für Sammelparkierungsanlagen, werden folgende Massnahmen festgehalten:

Parzelle 303 und Frauenkloster

Für die Realisierung einer Tiefgarage auf dem Areal des Frauenklosters wurde mittels einer Machbarkeitsstudie vertiefte Abklärungen gemacht. Es zeigte sich, dass eine Tiefgarage an diesem Ort planungsrechtlich schwierig umzusetzen ist. Zudem bestehen grosse Herausforderungen bei der Zufahrt. Dadurch ist ein wirtschaftlicher Betrieb der Tiefgarage in Frage gestellt.

Die Parzelle 303 steht mit der geplanten Bebauung nicht mehr zur Verfügung.

Die Standorte werden nicht weiterverfolgt.

Gemeindehaus (Parking Zentrum)

Mit dem geplanten Neubau des Gemeindehauses ist ein Angebot von mind. 40 öffentlichen Parkplätzen vorzusehen. Dieses Angebot dient in erster Linie dem Ersatz bereits eingebüster Parkplätze. Wie ein Angebot an P+R-Abstellplätzen integriert und angeboten werden kann, ist zu prüfen.

Marktplatz

Der Marktplatz ist mit der Bedingung zu entwickeln, dass ein wesentliches Parkplatzangebot zugunsten der Öffentlichkeit erhalten wird. Ein weiteres Angebot für P+R ist abhängig vom Stand und der Möglichkeit an anderen Standorten.

Museumsplatz

Bei einer baulichen Entwicklung des Areals ist darauf hinzuwirken, dass ein öffentlich nutzbares Angebot erhalten bleibt.

Grundacher

Die Option einer Sammelparkierung im Gebiet Grundacher erscheinen heute nicht durch Entwicklungen gefährdet. Der Kanton plant die beiden Parkieranlagen Grundacher und BWZ als Nutzungsreserven langfristig zu halten. Der Standort Grundacher ist für eine P+R-Anlage mit Priorität zu betrachten. Mit dem Kanton ist eine Anpassung der Gebührenstruktur anzustreben, damit der Standort für P+R genutzt werden kann.

Gemeindeparkplatz Ei

Das Parkplatzangebot in der Ei ist für Beschäftigte zu erhalten. Können die Parkplätze beim Museumsplatz nicht erhalten werden, besteht die Möglichkeit, diese in der Ei zu ersetzen.

Bahnhof Sarnen

Eine Tiefgarage mit öffentlich zugänglichen Parkplätzen wird nicht weiterverfolgt. Einerseits bestehen keine Aussichten für ein grösseres Potenzial und andererseits bestehen Schwierigkeiten eine ortsbaulich verträgliche Einfahrt für eine Tiefgarage auf dem Bahnhofsbereich zu realisieren. Viel mehr wird eine Aufwertung des Bahnhofsgeländes angestrebt. Dies wird unter anderem in der Nutzungsstrategie "Sarnen Zentrum" angeregt. Kurzfristig soll nördlich des Bahnhofgebäudes die Parkierung neu organisiert werden und südlich werden die Kanten des Busbahnhofs hindernisfrei umgebaut. Damit kann eine Aufwertung und grössere Kundenfreundlichkeit erreicht werden. Zudem sollte die Veloparkierung verbessert werden. Langfristig ist eine unterirdische Velostation mit einer Verbreiterung der bestehenden Unterführung anzustreben.

8 Angebotskonzept Ortsteile

8.1 Sarnen Nord

Voraussetzungen und Anforderungen für attraktives Park and Rail

Als S-Bahnhaltestelle wird Sarnen Nord im Halbstundentakt bedient. Eventuell wird zukünftig die S55, der Verdichtungstakt zu Stosszeiten, auch in Sarnen Nord halten. Ein Schnellzugshalt ist ausgeschlossen. Der Schnellzug hält dort, wo Verknüpfungen mit Postautolinien bestehen.

Mit der Nordstrasse ist Sarnen Nord gut von Stalden, Kägiswil und Kerns mit dem Auto erreichbar. Die östliche Seite eignet sich bezüglich Erreichbarkeit und baulichen Strukturen besser für P&R als die westliche Seite.

Ohne Schnellzugshalt stehen weniger und weniger gute Verbindungen ab Luzern zur Verfügung. Ein Angebot an P&R in Sarnen Nord P&R würde daher nicht für die gesamte Nachfrage genügen. Es könnte höchstens ein ergänzendes Angebot zum Zentrum von Sarnen sein.

Je peripherer die Lage und je weniger attraktiv die Verbindungen für P&R sind, umso bequemer und günstiger muss das Angebot für P&R sein, damit dieses auch genutzt wird. Tiefgaragenparkplätze mit Erstellungskosten von rund CHF 70'000.- und hohen Betriebskosten sind für eine P&R-Nutzung kaum attraktiv und wirtschaftlich zu betreiben. Die Nutzenden sind kaum bereit, regelmässig mehr als CHF 10 für einen Tag zu bezahlen.

Gebietsentwicklung

Rund um die Haltestelle soll sich Sarnen Nord gemäss Entwurf der Räumlichen Entwicklungsstrategie (REK) zu einem dicht genutzten Wohn- und Arbeitsgebiet entwickeln. Schlecht genutzte Flächen, die heute für P&R missbräuchlich genutzt werden, werden verschwinden. Was heute noch wie Peripherie aussieht, soll zu einem gemischten und lebendigen Ortsteil entwickelt werden.

Bei Neubau- und Ersatzbauprojekten werden die Parkplätze zum grössten Teil in Sammelparkierungsanlagen unterirdisch angeordnet. Bei Umbauten und Umnutzungen wird sich jeweils die Frage stellen, wie mit dem Parkplatzbedarf und den Anforderungen die Umgebung umzugehen ist. Eine dichtere bzw. intensivere Nutzung im Gebiet sowie Wohnnutzungen können zu einem Bedarf an Parkplätzen führen, der im besten Fall in Sammelparkierungsanlagen zusammengefasst wird. Die Siedlungsentwicklung ist mit dem Verkehr abzustimmen und insbesondere mit den beschränkten Kapazitäten der Nordstrasse zu koordinieren. Die Entwicklung im Gebiet Feld wird mit einem Fahrtenkontingent gesteuert. Es besteht eine Pflicht für ein Mobilitätsmanagement. Ein solches haben die ersten Firmen im Raum Sarnen Nord in der Umsetzung.

Mögliche Standorte

Die Gemeinde verfügt in Sarnen Nord über keine Grundstücke, die sich für eine Sammelparkierungsanlage eignen. Eine Anlage für Park and Rail müsste auf privaten Grundstücken realisierbar sein.

In der Kombination mit einem weiteren Parkplatzangebot könnte ein begrenztes Angebot für Park and Rail geschaffen werden.

Empfehlung

Bei privaten Projekten von Sammelparkierungsanlagen im Gebiet Sarnen Nord prüft die Gemeinde die Realisierung eines attraktiven und wirtschaftlichen Angebots als Public-Privat-Partnership. Ergänzend zu einem Angebot im Zentrum von Sarnen, sind in Sarnen Nord 10 bis 15 Abstellplätze für Park and Rail anzustreben.

8.2 Seefeldpark

Das Parkplatzangebot genügt für die heutigen Nutzungen. An Spitzentagen werden zusätzliche Parkmöglichkeiten angeboten. Neue Nutzungen bedingen ein grösseres Parkplatzangebot.

Die Nutzung des Parkplatzes der regionalen Sportanlage durch Angestellte des Kantonsspitals kann im bestehenden Umfang akzeptiert werden. Eine Ausweitung dieser Drittnutzung ist zu vermeiden. Grosse Beachtung ist der einheitlichen und komfortablen Bewirtschaftung der Parkplätze zu kommen zu lassen.

8.3 Wilen

Im Zentrum von Wilen ist das neu geschaffene Angebot für Nutzende der Turnhalle und Besuchende der Kapelle langfristig zu erhalten und bei sich bietenden Gelegenheiten noch leicht auszubauen.

Negative Auswirkungen der Parkierung durch Erholungssuchende im Bereich Steinibach sind zu vermeiden. Vorderhand drängen sich keine Änderungen oder Regelungen betreffend zulässige Parkplätze durch die Gemeinde auf. Sollte sich die Situation verschärfen oder die Rahmenbedingungen zur Erschliessung und Durchfahrt ändern, müssten angepasste neue Lösung gesucht werden.

8.4 Stalden

Das Angebot im Zentrum von Stalden ist mit der Aufwertung und Prüfung einer Verkehrsberuhigung vertieft zu untersuchen.

8.5 Langis

Das Angebot vor Ort genügt und kann aufgrund des Moorschutzes nicht ausgebaut werden. Für die Spitzennachfrage ist der Parkplatz Ei als Sammelparkplatz und Umsteigeort auf das Postauto zu erhalten. Bei Einführung eines Shuttlebusses kann auch der Parkplatz Sportplatz Stalden genutzt werden. Bei "unten grau, oben blau" ist auch dieser Parkplatz gut besetzt.

8.6 Kägiswil

Die Gemeinde beabsichtigt, den Parkplatz der Mehrzweckanlage auf die Wiese zu verschieben und den Vorbereich der MZA damit aufzuwerten. Die Parkplätze auf dem Dorfplatz dienen Besucherinnen und Besuchern von Friedhof und Kirche. Bei Übermässigen Nutzung durch Private, sind Massnahmen zu prüfen. Weitere Massnahmen bei anderen Parkplätzen sind nicht geplant.

8.7 Ramersberg

Das Angebot ist zu erhalten und besser zu signalisieren. Der Parkplatz könnte mit dem neuen Busangebot vermehrt als Umsteigeort genutzt werden.

Allenfalls ergeben sich aufgrund einer anzustrebenden ortsbaulichen Entwicklungsstudie für die qualitätsvolle Weiterentwicklung des Dörfli weitere Massnahmen zur Parkierung.

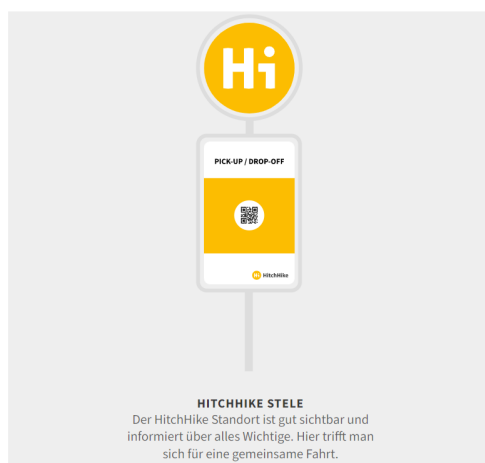
9 Angebotskonzept zur Förderung von Fahrgemeinschaften

Auf dem Gemeindegebiet werden heute insbesondere die Parkplätze Ei Nord und Sarnen Süd/ Banzenmätteli (Juko-Pavillon) als Umsteigeparkplätze für Fahrgemeinschaften genutzt. Die beiden Parkplätze sollen auch in Zukunft dazu zur Verfügung stehen. Die beiden Parkplätze sind zudem auch Teil der kantonalen Förderung von Fahrgemeinschaften und sind laut dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept 2021 zu sichern.

Neben digitalen Massnahmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften braucht es auch Parkplätze, die entsprechend genutzt werden können. Diese Parkplätze sind idealerweise kostenlos, gut gelegen, speziell gekennzeichnet und für bis zu 12 Stunden nutzbar. Eine Bewirtschaftung der Parkplätze, die heute für Fahrgemeinschaften genutzt werden, kann kontraproduktiv wirken.



Abbildung 13: Ausschnitt Karte "Übersicht Umsteigepunkte Fahrgemeinschaften".
Quelle: Gesamtverkehrskonzept Obwalden, Beilage 1: Zusammenfassende Vertiefungen



← STANDORTE

Pick-up & Drop-off Standorte in deiner Region

Ein Mitfahrpunkt besteht aus einer gut sichtbaren **Stele und Bodenmarkierungen**. Unsere Standorte dienen als gemeinsamer Treffpunkt und erklären wie HitchHike funktioniert. Die HitchHike App zeigt die genaue Position der Mitfahrpunkte an.

Unsere bestehenden Standorte (z.B. bei Coop Pronto Tankstellen, Bahnhöfen, Naturparks) sind bereits in der ganzen Schweiz bekannt und beliebt!

Wo wären in deiner Region Mitfahrpunkte möglich?

+ STANDORTE ERFASSEN

Abbildung 14: Ein Systemanbieter in der Zentralschweiz ist HitchHike. Parkplätze für Fahrgemeinschaften können speziell gekennzeichnet werden. Screenshot-Quelle: <https://go.hitchhike.ch/#/gemeinden/pick-up-drop-off>

Weitere Angebote z.B. beim BWZ können bei einer Teilnahme an einem regionalen "sharing"-Konzept wie z.B. Hitch-Hike in Koordination mit dem Kanton geschaffen werden.

10 Motorradparkierung

10.1 Ausgangslage

Einwohnergemeinde Sarnen

Auf den gemeindeeigenen Parkplätzen bietet die Einwohnergemeinde ausser im Seefeld heute keine Abstellplätze für Motorräder an. Motorräder werden entweder auf privaten Flächen oder in Einstellhallen abgestellt. Touristen und Kunden des Dorfzentrums stellen ihre Motorräder aufgrund des mangelnden Angebots auf dem Trottoir oder auf PW-Parkfeldern ab. In den weiteren Ortsteilen der Einwohnergemeinde bestehen auf öffentlichem Grund ebenfalls keine Angebote.

Die Parkplätze im Langis und Glaubenbergpass welche bei Motorradfahrenden beliebte Ausflugsziele sind werden von der Korporation Schwendi betrieben. Hier wird das Angebot durch die den Grundeigentümer bereitgestellt.

Kanton

Der Kanton bietet auf seinen öffentlich zugänglichen Parkieranlagen jeweils ein bis zwei Parkfelder für Motorräder an. Diese Parkplätze befinden sich immer in unmittelbarer Umgebung zu einem kantonalen Gebäude (BWZ, Kantonale Verwaltung St. Antonistrasse, Sozialamt, Kantonsgericht und Rathaus) und der entsprechenden Nutzung (siehe Abbildung 12). Für Touristen und Kunden sind diese Abstellplätze oft schwer zu finden, da sie insbesondere für die Angestellten und Kunden angeboten werden.

10.2 Bedarf

Nach aktuellem Wissensstand gibt es keine Norm oder Empfehlung zur Anzahl und Lage der öffentlichen Motorradparkplätze. Die gängige Umsetzung sieht vor das ein Anteil von rund 10% des Angebots für Personenwagen für die Motorradparkierung bereitgestellt wird. Das Handbuch zur Veloparkierung des ASTRA empfiehlt auf gemischte Abstellanlagen von Velos und Motorräder zu verzichten. Folglich sollten Motorradparkplätze unabhängig von Veloabstellplätzen erstellt werden.

10.3 Strategie

Für Motorräder sollen an geeigneten Standorten attraktiv gelegene und ausreichend dimensionierte öffentliche Abstellplätze bereitgestellt werden.

10.4 Leitsätze

Standorte und Anzahl

Im Dorfzentrum von Sarnen und den weiteren Ortsteilen sind die Motorradabstellplätze da zu erstellen, wo eine entsprechende Nachfrage besteht. Dadurch lässt sich die Wildparkierung vermeiden und gefährliche Situationen durch falsch geparkte Motorräder verhindern.

Auf den Sammelparkieranlagen ausserhalb des Dorfzentrums sind Motorradabstellplätze anzubieten. Im Zentrum von Sarnen sind gut auffindbare Abstellplätze zu schaffen.

Umsetzung

Speziell im Dorfzentrum von Sarnen wie auch in den weiteren Ortsteilen ist der öffentliche Raum für neue Motorradabstellplätze knapp. Um diesen Raum nicht noch mehr zu beanspruchen, soll bei der Erstellung von Motorradabstellplätzen wo möglich darauf verzichtet werden, diese auf dem Trottoir oder auf Grünflächen zu erstellen. Wo es verträglich ist, sollen dafür Autoparkplätze umgewandelt werden.

Einen Überblick für mögliche Standorten von Motorradabstellplätzen im Zentrum gibt Abbildung 16.

Motorradabstellplätze sollen, wo möglich nicht auf Kosten des öffentlichen Raums oder Grünflächen erstellt werden.

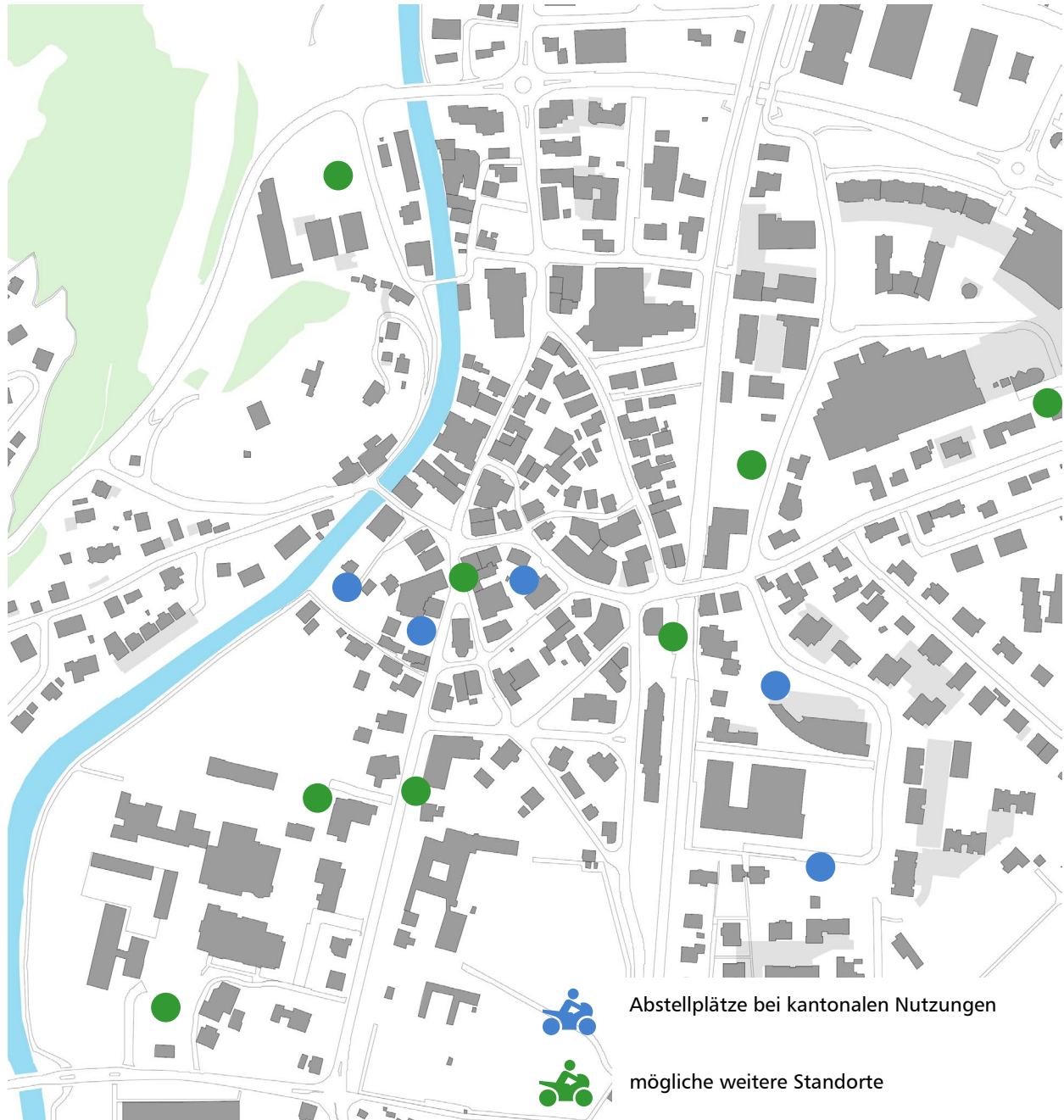


Abbildung 15: Übersicht Motorradparkierung Dorfzentrum Sarnen

11 Elektroladestationen

11.1 Ausgangslage

Ein dichtes Netz von Ladestation trägt dazu bei, dass die E-Mobilität weiter gefördert wird und unterstützt das Erreichen der Klimaziele des Bundes. Als Energiestadt bietet es sich für Sarnen an, auf den gemeindeeigenen Parkieranlagen Ladestationen anzubieten. Heute werden auf den Parkieranlagen der Einwohnergemeinde keine Ladestationen angeboten. Es besteht aktuell auch kein Konzept oder eine Planung, wie und wo Ladestationen angeboten werden sollen.

Der Kanton hat als Massnahme in seinem GVK die Erarbeitung eines solchen Konzepts für den touristischen Individualverkehr vorgesehen. Das Konzept soll in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Privaten und den touristischen Organisationen erstellt werden. In welcher Form auch weitere Nutzergruppen (wie Beschäftigte) im Konzept mitberücksichtigt werden, ist nicht bekannt.

Aus gegebenem Anlass wird im Folgenden eine vorläufige Strategie mit Blick auf das öffentliche Parkplatangebot entworfen.

11.2 Bestehendes Angebot

Die Standorte mit Lademöglichkeiten nehmen auf privaten Parkieranlagen sowie teilweise auch auf öffentlichen Parkplätzen laufend zu. Neben Ladestation mit 11 – 22 kW werden auch immer mehr Stationen für schnelleres bis schnelles Laden angeboten. Öffentlich zugängliche Ladestationen in den weiteren Ortsteilen sind nicht bekannt.

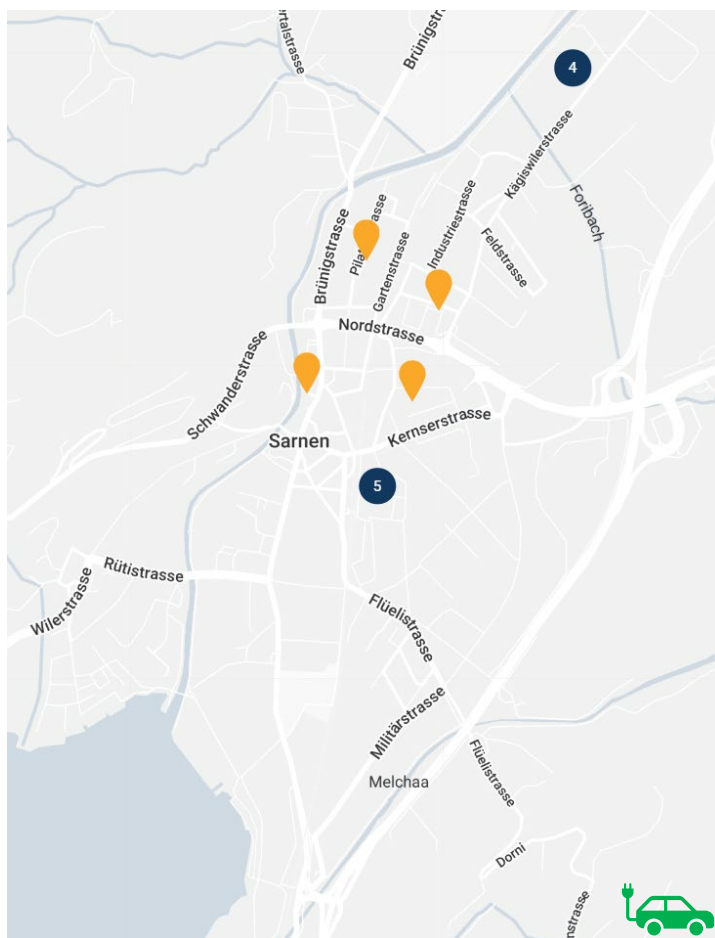


Abbildung 16: Übersicht öffentlich zugängliche Ladestationen in Sarnen, Stand Januar 2025, Quelle: EnergieSchweiz

11.3 Strategie

Für Beschäftigte, Kunden und Touristen, die für eine längere Zeit in Sarnen parkieren, sollen Ladestationen für Elektroautos angeboten werden. Die Energiestadt Sarnen geht bei der Elektrifizierung des Individualverkehrs mit gutem Beispiel voran.

11.4 Leitsätze

Langzeitparkierende

Wo Autofahrende für längere Zeit parkieren, sollen geeignete Ladestationen angeboten werden. Für die Einwohnergemeinde bieten sich "Work Charging" Ladestation für Laden am Arbeitsplatz und "Point of Interest Charging" Ladestationen für Kunden und Touristen des Dorfzentrums und des Seefelds an (siehe Abbildung 14).

Nicht vorgesehen ist das Anbieten von "Fast Charging" Ladestationen. Das Schnellladen ist für Durchreisende und für Kurzzeitparkplätze ausgelegt. Aufgrund der hohen Installationskosten und der spezifischen Nachfrage, soll auf dieses Angebot verzichtet werden.

Die Einwohnergemeinde konzentriert sich auf das Anbieten von "Work Charging" und "Point of Interest Charging" Ladestationen.

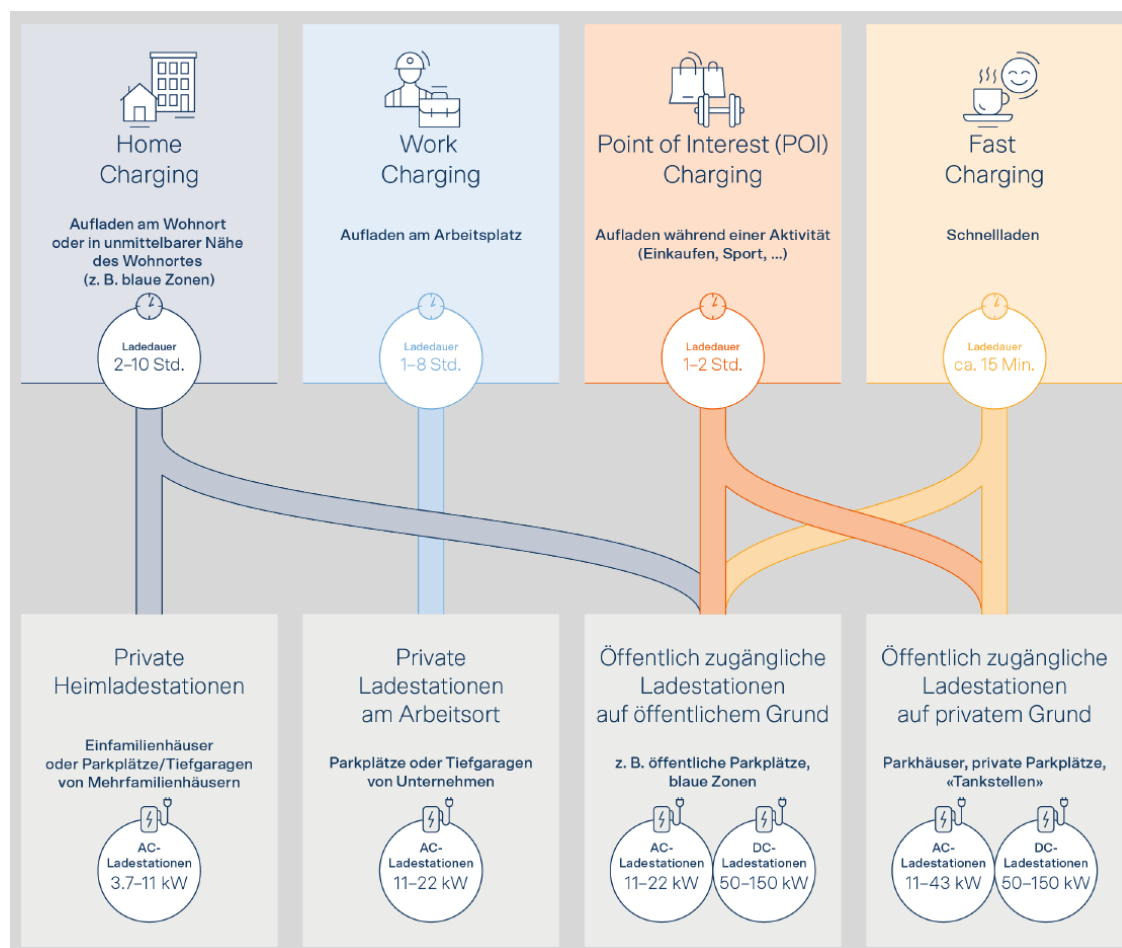


Abbildung 17: Übersicht Ladestandorte und Ladebedürfnisse (EnergieSchweiz: Elektromobilität für Gemeinden)

Sammelparkierungsanlagen

Die Elektroladestationen sind auf den Sammelparkierungsanlagen (Ei Nord/Süd, Gemeindehaus und regionale Sportanlage) ausserhalb des Dorfzentrums bereitzustellen. Im Dorfzentrum sollen keine öffentlichen Ladestationen installiert werden. Einerseits fehlt es im Dorfzentrum an Platz für die Ladeinfrastruktur. Andererseits sollen die Parkplätze im Dorfzentrum für Kurzzeitparkierende zur Verfügung stehen.

Auf grösseren Sammelparkierungsanlagen wird eine Ladeinfrastruktur bereitgestellt.

Mit einem externen Partner

Das Angebot von Ladestellen ist nicht das Business der Gemeinde. Die Gemeinde sucht daher Partner für Installation, Betrieb und Unterhalt der Anlagen. Zusammen mit dem externen Betreiber wird die Anzahl an Ladestationen sowie deren mögliche Entwicklung bei den einzelnen Standorten bestimmt.

Die Einwohnergemeinde Sarnen initiiert mit Industriepartnern ein Startangebot. Betrieb- und Unterhalt sollen nicht durch die Einwohnergemeinde erfolgen.

Kantonale Koordination

Die Ladeinfrastruktur soll in Zusammenarbeit mit dem Kanton, den weiteren Gemeinden und externen Partnern geplant und erstellt werden. Dabei soll auch der nicht touristische Individualverkehr (Beschäftigte) mitberücksichtigt werden. Dank einer kantonal koordinierten Erarbeitung und Bereitstellung der Ladeinfrastruktur können Synergien genutzt und ein kundenfreundliches Ladenetz erstellt werden.

Die Einwohnergemeinde bemüht sich um ein kantonal koordiniertes Angebot von Ladestationen für Elektroautos.

12 Rollstuhlparkplätze

12.1 Angebot

Im Zentrum besteht beim Bahnhof, beim Rathaus und beim Lindenhof je ein signalisierter Rollstuhlparkplatz. Weitere rollstuhlgerechte Parkfelder werden auf den Sammelparkplätzen beim Museum, am Marktplatz und beim BWZ angeboten. Ein rollstuhlgerechtes Parkfeld besteht beim Gemeindehaus. Die peripher gelegenen Parkplätze bieten keinen ausgewiesenen rollstuhlgerechten Parkplatz (siehe nächste Karte).

12.2 Bedarf

Gemäss SIA-Norm SN 521 500 (Hindernisfreie Bauten) sind rollstuhlgerechte Parkplätze (RPP) anhand folgender Tabelle zu erstellen:

Total Parkplätze	Anzahl RPP
Bis 50	1
51 - 100	3
101 – 200	4
201 – 300	5
301 – 500	6
pro weitere angebrochene 250	+1

Tabelle 3: Anzahl rollstuhlgerechter Parkplätze pro Parkierungsanlage (SIA 500)

Es ist nicht verhältnismässig für alle Parkplätze mit nur wenigen einzelnen Parkfeldern im Zentrum die Mindestanzahl von einem rollstuhlgerechten Parkfeld zu erstellen. Für die Berechnung werden die Parkplätze mit bis zu 50 Parkfeldern in Gebieten zusammengefasst. Die Parkplätze Ei Nord und Süd werden aufgrund ihrer Nähe als ein Parkplatz betrachtet. Tabelle 5 zeigt den resultierenden Bedarf an rollstuhlgerechten Parkplätzen. Beim Parkplatz Museum ist das Angebot an Rollstuhlparkplätzen dem benachbarten Hotel Restaurant Krone zuzuordnen.

Parkplatz	Bestand PF	Bedarf RPP	Bestand RPP	Diff.
Zentrumsgebiet	126	4	3	-1
Museum	36	1	2	+1
Lindenhof	68	3	1	-2
Marktplatz	69	3	2	-1
BWZ	57	3	2	-1
Peripher (≤ 50 PF)	26	1	0	-1
Ei Nord und Süd	231	5	0	-5
Gesamt	613	20	11	-9

Tabelle 4: Vergleich Bedarf und Bestand an rollstuhlgerechten Parkplätzen.

12.3 Ausbau Angebot rollstuhlgerechter Parkplätze

Das Angebot an rollstuhlgerechten Parkplätzen im Zentrum liegt unter dem Normbedarf. Im Zentrum sind weitere rollstuhlgerechte Parkfelder an geeigneten Lagen zu schaffen. Bei grösseren Parkfeldern ist mindestens ein Parkfeld als Rollstuhlparkplatz auszuscheiden. Abhängig von der Lage und dem Angebot der Sammelparkplätze sind weitere rollstuhlgerechte Parkfelder zu bezeichnen. Eine mögliche Anordnung neuer rollstuhlgerechter Parkfelder ist auf Abbildung 19 ersichtlich.

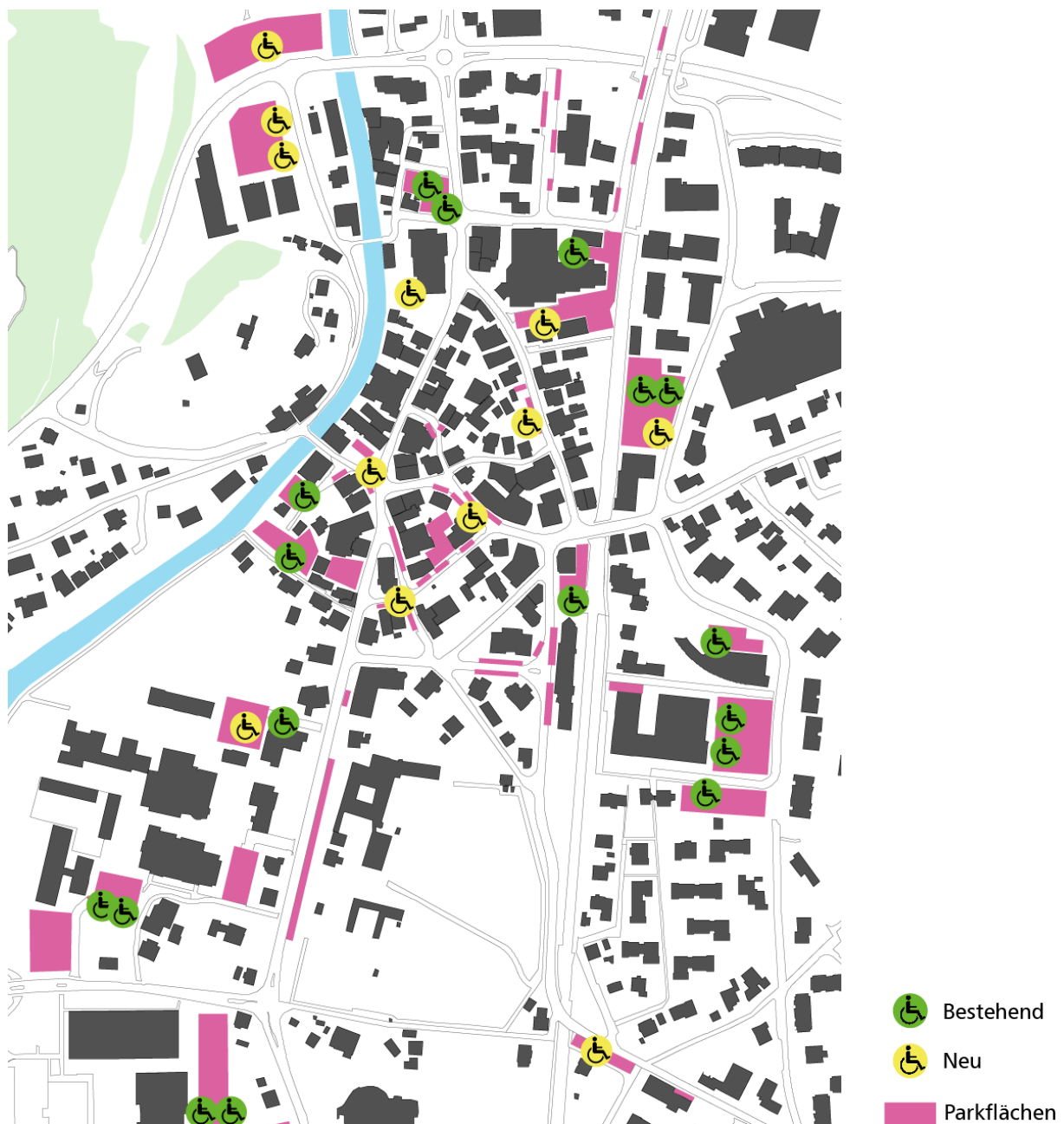


Abbildung 18: Übersicht rollstuhlgerechte Parkierung Dorfzentrum Sarnen

13 Bewirtschaftungskonzept

13.1 Ziele der Parkplatzbewirtschaftung

Mit der Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze werden folgende Ziele verfolgt:

- ▷ Die öffentlichen Parkplätze im Zentrum von Sarnen werden unabhängig der Besitzverhältnisse einheitlich gemäss ihrer Lage und der angestrebten Nutzung bewirtschaftet.
- ▷ Der Parksuchverkehr wird durch ein passendes Angebot und eine Bewirtschaftung mit Lenkungswirkung reduziert.
- ▷ Die Parkplätze im Dorfzentrum stehen den Kunden für ihre Kommissionen zur Verfügung. Die Parkplätze weisen eine hohe Verfügbarkeit auf. Langzeitnutzer parkieren ausserhalb des Zentrums.
- ▷ Die Bewirtschaftung ist mit künftigen Sammelparkierungen kompatibel und kann auf Grossverteiler ausgeweitet werden.

13.2 Grundsätze für die Gebührenerhebung

Für die Bemessung der Gebühren macht die kantonale Strassenverordnung folgende Hinweise:

Strassenverordnung Art. 39a

² Bei der Bemessung der Gebühr sind insbesondere zu berücksichtigen:

- a. die Kosten für die Erstellung von Parkplätzen und Trottoirs, einschliesslich des Bodenwerts, sowie die Kosten für deren Betrieb und Unterhalt;
- b. die Aufwendungen für die Kontrolle des Parkierens, die Anschaffung, die Installation und den Unterhalt der dafür notwendigen Einrichtungen sowie für das Ausscheiden und Kennzeichnen der entsprechenden Parkflächen;
- c. das Ausmass und die Dauer der Beanspruchung;
- d. der Sondervorteil für die Parkierenden und die allfälligen Nachteile für das Gemeinwesen.

Der Regierungsrat kann gestützt auf die Strassenverordnung in Ausführungsbestimmungen auf kantonseigenen Grundstücken Gebühren bis höchstens Fr. 3.- die Stunde festlegen. Den Gemeinden wird die gleiche Kompetenz zugestanden. Art. 39a wurde durch das Allgemeine Gebührengesetz vom 21. April 2005 in die Strassenverordnung eingefügt. Bis anhin fehlte eine gesetzliche Grundlage für das Erheben von Parkgebühren, ausgenommen reine Kontrollgebühren. Bis anhin galt, dass die Kontrollgebühren den Aufwand für Erstellung, Kontrolle und Wartung des Parkplatzes nicht übersteigen dürfen (VVGE 1997 und 1998, Nr. 22). Will ein Gemeinwesen Benutzungsgebühren für den gesteigerten Gemeindegebrauch, d.h. längerfristiges Parkieren einführen, muss es über eine genügende gesetzliche Grundlage verfügen. Eine solche wurde, wie erwähnt, mit der Ergänzung der Strassenverordnung geschaffen.

Zur Umsetzung des vorliegenden Konzepts muss ein Anteil der Parkgebühren als Lenkungsgebühr ausgestaltet werden. Die zentralsten und begehrtesten Parkplätze dürfen nicht günstiger sein, als die umliegenden Sammelparkplätze. Mit dem bisherigen Reglement wurden zwar längere Parkzeiten ermöglicht, die Gebühren sind jedoch sehr gering und entsprechen damit eher Kontrollgebühren. Benutzungsgebühren sind vom Kostendeckungsprinzip ausgenommen. Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung dürfen Parkgebühren Lenkungscharakter haben, also kostenunabhängig ausgestaltet sein (vgl. BGE 122 I 279 E. 6, S. 289f.).

13.3 Überarbeitung Parkplatzreglement

Das Parkplatzreglement der Einwohnergemeinde Sarnen stammt vom 3. April 2001. Die letzte Anpassung des Anhangs erfolgte am 23. Januar 2012. Im Reglement werden keine Aussagen über die Parkplätze in den ehemaligen Bezirksgemeinden gemacht. Mit der Überarbeitung des Reglements wird das Parkplatzkonzept umgesetzt und ein Reglement geschaffen, das für die gesamte Gemeinde gilt.

13.4 Zonen

Zur Umsetzung der Strategie werden im Parkplatzreglement fünf Zonen unterschieden:

Zone A: Kurzzeitparkplätze im Zentrum Sarnen für Kunden und Besucher des Zentrums

Zone B: Sammelparkplätze zentrumsnah mit grosser Verfügbarkeit für Kunden und Besucher des Zentrums

Zone C: Parkplätze bei Gemeindeliegenschaften sowie dezentrale Parkplätze in Sarnen Dorf

Zone D: Sammelparkplätze mit Saisontarif im Seefeld Sarnen

Zone E: Parkierungsflächen in den Ortsteilen Kirchhofen, Kägiswil, Ramersberg, Stalden und Wilen

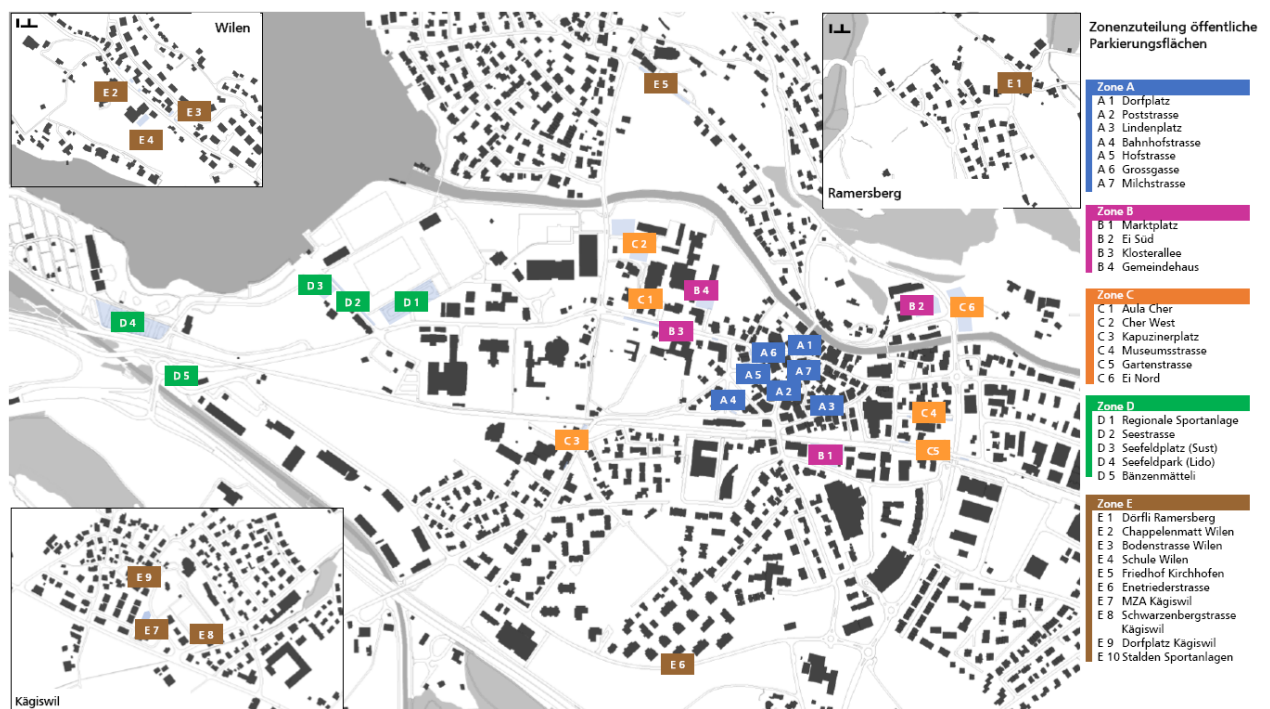


Abbildung 19: Zonen gemäss Parkplatzreglement

13.5 Bewirtschaftung in den Zonen

Die Bewirtschaftung von Parkplätzen setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen. Verschiedene zeitliche Aspekte (maximale Parkdauer, Bewirtschaftungszeiten) und monetäre Belange (Gratiszeit, Gebührengestaltung Normal- und Niedertarife) ergeben eine zielgerichtete Bewirtschaftung, mit der auf verschiedenste Bedürfnisse eingegangen werden kann.

In den Zonen gemäss Parkplatzreglement werden die Anforderungen wie folgt umgesetzt:

Zone A: Kurzzeitparkplätze im Zentrum Sarnen für Kunden und Besucher des Zentrums	
Die Parkplätze im historischen Zentrum liegen nahe bei Geschäften und Gaststätten im öffentlichen Raum. Die Parkplätze sollen für eine kurze Zeit durch die Kunden genutzt werden können.	
<i>Max. Parkdauer</i>	Die Parkplätze sollen Kunden und Besuchern für eine kurze Zeit zur Verfügung stehen. Dazu ist eine Beschränkung der Parkdauer zwingend.
<i>Gebühr</i>	Die Gebühr ist so auszugestalten, dass eine Lenkungswirkung erzielt wird. Sie soll höher sein als die Gebühr in der Zone B und C.
<i>Normal- und Niedertarif</i>	An Sonn- und Feiertagen ist der Parkierungsdruck weniger hoch. Es können reduzierte Gebühren verlangt werden.
<i>Gratiszeit zu Beginn</i>	Eine Gratiszeit zu Beginn ist als Massnahme zugunsten des Gewerbes vorzusehen.
<i>Bewirtschaftungszeit</i>	Die Bewirtschaftung ist auf die Arbeitszeiten beschränkt. Abends sind die Parkplätze frei zugänglich und können wie heute durch Gäste der Gastrobetriebe und Besuchende genutzt werden.

Zone B: Sammelparkplätze zentrumsnah mit grosser Verfügbarkeit für Kunden und Besucher des Zentrums	
Die grossen Sammelparkplätze Ei Süd, Marktplatz und Gemeindehaus sollen durch Kunden und Besuchern des Zentrums genutzt werden, die sich länger in Sarnen aufhalten.	
<i>Max. Parkdauer</i>	Damit eine maximale Gebühr pro Tag eingeführt werden kann, ist die zulässige Parkdauer zu beschränken.
<i>Gebühr</i>	Die Gebühren sind so auszugestalten, dass längere Nutzungsdauern nicht zu attraktiv sind. Für die gewünschten Nutzergruppen (Kunden/Besucher) reicht eine maximale Parkdauer von 4 Stunden.
<i>Normal- und Niedertarif</i>	An Sonn- und Feiertagen ist wegen der geschlossenen Geschäfte ein Niedertarif zweckmässig.
<i>Gratiszeit zu Beginn</i>	Eine kurze Gratiszeit macht die Parkplätze auch für kurze Besorgungen interessant.
<i>Bewirtschaftungszeit</i>	Die Parkplätze sollen Kunden von Gewerbebetrieben zur Verfügung stehen, weshalb eine Bewirtschaftung tagsüber zweckmässig ist. Die Parkplätze werden abends für Veranstaltungen oder durch Vereine genutzt. Eine ununterbrochene Bewirtschaftung wäre anzustreben, falls verhindert werden soll, dass Anwohner ihre Fahrzeuge über Nacht parkieren.

Zone C: Sammelparkplätze bei Gemeindeliegenschaften sowie dezentrale Parkplätze in Sarnen Dorf

Die Parkplätze auf dem Areal Cher werden mit der Bewirtschaftung auch unter dem Tag für die Allgemeinheit nutzbar. Bis war die Nutzung, bis auf speziell gekennzeichnete Kundenparkplätze, den Beschäftigten vorbehalten. Die weiteren Parkplätze werden heute schon durch Beschäftigte genutzt.

<i>Max. Parkdauer</i>	Die zulässige Parkdauer ist zu beschränken, um mehrtägige Nutzungen zu verhindern.
<i>Gebühr</i>	Eine moderate Gebühr mit einer Deckelung ermöglicht auch eine Nutzung für P+R.
<i>Normal- und Niedertarif</i>	An Sonn- und Feiertagen sind die Gebühren moderat auszugestalten. Auf vielen Parkplätzen besteht dann kaum eine Nachfrage.
<i>Gratiszeit zu Beginn</i>	Analog zur Bewirtschaftung der Kantonsparkplätze soll eine kurze Gratiszeit gelten.
<i>Bewirtschaftungszeit</i>	Die Bewirtschaftung ist auf die Arbeitszeiten beschränkt.

Zone D: Sammelparkplätze mit Saisontarif im Seefeld

Die grossen Parkplätze dienen Besuchern des Seefeldparks, der Badi und den Sportanlagen. Im Sommer sind die Parkplätze stark nachgefragt und reichen nicht immer aus.

<i>Max. Parkdauer</i>	Die zulässige Parkdauer ist zu beschränken, um mehrtägige Nutzungen zu verhindern.
<i>Gebühr</i>	Mit der Gebühr soll eine Lenkung erreicht werden. Die maximale Gebühr pro Tag kann gedeckelt werden.
<i>Normal- und Niedertarif</i>	Die Bewirtschaftung kann saisonal unterschiedlich gestaltet werden. Die Nachfrage ist im Sommer grösser als das Angebot. Mit saisonal angepassten Preisen kann auf die Nachfrage reagiert werden.
<i>Gratiszeit zu Beginn</i>	Auf eine Gratiszeit ist zu verzichten. Die Aufenthaltsdauer ist meist länger als 30 Minuten.
<i>Bewirtschaftungszeit</i>	Um die Nutzung in den Abendstunden durch Vereine zu unterstützen, soll die Bewirtschaftungszeit eingeschränkt werden.

Zone E: Parkierungsflächen in den Ortsteilen Kirchhofen, Kägiswil, Ramersberg, Stalden und Wilen

Die Parkfelder in den Ortsteilen befinden sich an zentralen Lagen bei Schulen und Kirchen. Sie sollen den Besuchern und den Beschäftigten zur Verfügung stehen.

<i>Max. Parkdauer</i>	Die zulässige Parkdauer ist zu beschränken, um mehrtägige Nutzungen zu verhindern. Die Zeit kann individuell festgelegt werden.
<i>Gebühr</i>	Auf eine Gebühr wird verzichtet.
<i>Bewirtschaftungszeit</i>	Die Zeiten sind abhängig von Bedarf und Zielsetzung individuell bestimmbar.

13.6 Gebühren im Vergleich

Die Preisentwicklung der einzelnen Zonen ist unterschiedlich ausgestaltet. Im Gegensatz zu den Gebühren, die der Kanton auf seinen Parkfeldern eingeführt hat, ist die Preisentwicklung auf den kommunalen Flächen differenzierter und kleinteiliger ausgestaltet.

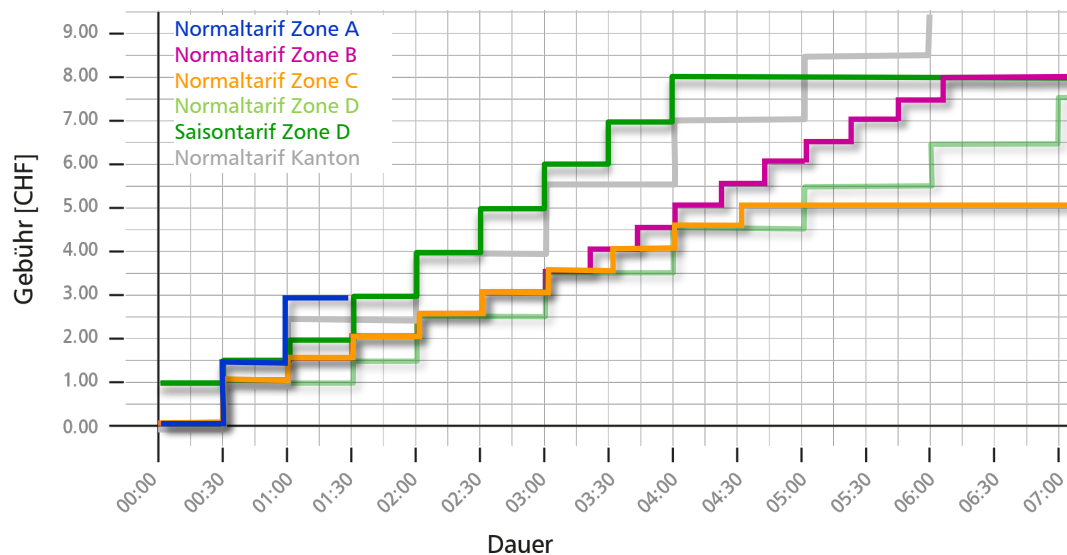


Abbildung 20: Diagramm Vergleich Normaltarife

13.7 Installation Parkuhren und Markierung der Parkfelder

Für die monetäre Bewirtschaftung sind alle gemeindeeigenen Parkplätze mit Parkuhren auszustatten. Es ist mit der Installation von rund 12 - 14 Parkuhren zu rechnen. Für eine Parkuhr muss mit einem Preis von CHF 6'000 – 7'000 gerechnet werden. Für die Installation der 14 neu benötigten Parkuhren verursacht demnach Kosten von rund CHF 100'000. Bei den bestehenden Parkuhren kann die Gebührenstruktur einfach geändert werden.

Die bestehenden Parkplätze der Blauen Zone im Dorfzentrum müssten für die monetäre Bewirtschaftung demarkiert und neu weiss markiert werden.

13.8 Parkkarten / Berechtigungen

Die Parkplätze Ei Nord und Süd werden heute schwergewichtig durch Beschäftigte genutzt. Beschäftigte, die näher am Arbeitsort parkieren möchten, können bei der Gemeinde für den Marktplatz und die Klosterallee Monatsparkkarten zu CHF 80.- beantragen. Auf dem Parkplatz der regionalen Sportanlage werden Parkkarten für Beschäftigte des Kantonsspitals abgegeben.

Wo und zu welchen Preisen Parkberechtigungen vergeben werden, ist gestützt auf die Strategien in diesem Konzept zu überprüfen. Im Parkplatzreglement sind dazu reglementarische Bestimmungen zu machen. Diese fehlen heute.

Für Beschäftigte mit Arbeitsplatz im Zentrum eignen sich die Parkieranlagen in den Zonen B & C. Die Berechtigungen können anhand der Zentralität preislich differenziert werden. Eine Berechtigung für den Marktplatz, die Klosterallee oder das neue Gemeindehaus in der Zone B sind teurer als die Zone C. Mit Blick auf das neue unterirdische Angebot beim Gemeindehaus, empfiehlt sich eine

Differenzierung für gedeckte Parkplätze. Im Parkplatzreglement werden folgende monatlichen Preise vorgeschlagen:

Zone B
CHF 80.00

Zone C
CHF 60.00

Zone D
CHF 60.00

Für gedeckte Parkieranlagen soll ein Zuschlag von $\frac{1}{4}$ berechnet werden.

Anstelle von gedruckten Parkkarten kann über ParkingPay einfach eine Berechtigung hinterlegt werden. Um "Überbuchen" zu vermeiden und einen Teil der Parkplätze auch für Kunden und Besucher zu erhalten, sind für die einzelnen Parkplätze Kontingente zu bestimmen. Die Kontingente werden nicht im Parkplatzreglement festgelegt. Wie gross die Kontingente sind bzw. ein können, wird sich anhand der Nachfrage zeigen.

Auf dem Parkplatz Ei Nord, wo bis anhin gratis parkiert werden konnte, ist die neue Gebühr bei einer Tagespauschale von CHF 5.00 ab 13 Tagen pro Monat günstiger.

13.9 Gemeindehaus (Parking Zentrum)

Mit der Sanierung und dem Ausbau des Gemeindehauses, wird der heutige Parkplatz mit einer Tiefgarage erweitert. Es werden zukünftig 76 Parkplätze angeboten. Die 35 oberirdischen Parkplätze sollen als zentrumsnahe Parkplätze für Kunden des Gemeindehauses und Besuchenden des Dorfsentrums zur Verfügung stehen.

Während den Arbeitszeiten werden nur ein Teil der rund 40 unterirdischen Parkplätzen durch Mitarbeitenden der Gemeinde genutzt. Die restlichen unterirdischen Parkplätze können der Öffentlichkeit als Parkplätze für längere Parkdauer angeboten werden. So können Zentrumsnah Parkplätze angeboten werden, die auch für Park&Rail genutzt werden können. Mit dem erweiterten Angebot kann in fussläufiger Distanz zum Dorfplatz und zum Bahnhof (ca. 250 m) eine "Zentrumsparkierung" entstehen.



Abbildung 21: Visualisierung Tiefgarageneinfahrt Parking Gemeindehaus

Anhang

A. Umfrage Parkplatznutzung Ei

Im Juni 2022 wurde eine Umfrage zur Nutzung des Parkplatzes Ei Nord durchgeführt. Die Nutzenden konnten freiwillig über einen QR-Code, der an verschiedenen Orten auf den Parkplätzen Ei Nord und Ei Süd ausgehängt war, an einer kurzen Umfrage teilnehmen.

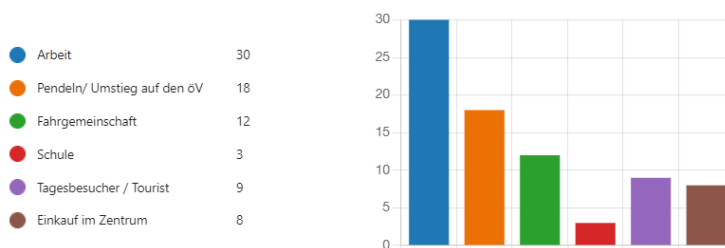
Die Umfrage wurde 63-mal ausgefüllt. Die Erhebung ergibt keine belastbaren oder repräsentativen Aussagen.



Die Resultate der Umfrage (jeweils mit Anzahl Nennungen):

1. Aus welchem Grund nutzen Sie den Parkplatz Ei ?

[Weitere Details](#)



Die Gründe für die Nutzung der Abstellplätze entspricht den Erwartungen bzw. dem Zweck. Drei Nennungen für den Zweck "Schule" überraschen trotzdem, ist doch die nächste Schule einen längeren Fussweg entfernt.

2. Wie oft nutzen Sie den Parkplatz Ei pro Woche ?

[Weitere Details](#)



Die Abstellplätze werden grossmehrheitlich für längere Parkvorgänge genutzt. Es sowohl kurze Wege als auch längere Wege vom Parkplatz zum Zielort zurückgelegt. Die längeren Wege korrespondieren mit den Schulnutzungen und womöglich auch mit den Angaben zum Pendeln bzw. dem Umstieg auf den öV. Leider kann aus der Umfrage nicht ermittelt werden, ob sich diese Angaben auf den Umstieg auf das Postauto oder auf den Zug beziehen. Mit einem kurzen Fussweg oder durch die Nutzung der Nextbike liegen sowohl die S-Bahnhaltestelle Sarnen Nord als auch der Hauptbahnhof in machbarer Distanz zum Parkplatz.

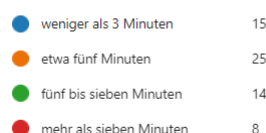
3. Wie lange parkieren Sie pro Tag ?

[Weitere Details](#)



4. Wie lange laufen Sie vom Parkplatz Ei bis zu Ihrem Ziel?

[Weitere Details](#)



B. Bewertung Standorte Sammelparkierung

1 Grossgasse (OKB)

<i>Eignung Zentrum</i>	Gut geeignet für Ersatz wegfallender Parkplätze im Gebiet.	+++
<i>Eignung P&R</i>	Sehr gut geeignet nahe Bahnhof.	+++
<i>Zufahrt</i>	Zufahrt über Brünigstrasse od. Bahnhofplatz möglich.	+++
<i>Angebotsmenge</i>	60 Parkfelder dürften in zweitem UG mit Bebauung möglich sein.	++
<i>Grundeigentum</i>	Privat: Eberli Anlagen AG, Kontakt besteht. Bedürfnis wurde angemeldet.	-
<i>Planungsrecht</i>	Zentrumszone, ISOS, historischer Verkehrsweg	+
Gesamtbewertung	Der Standort eignet sich sehr gut für eine kombinierte Anlage.	++

2 Grundacher

<i>Eignung Zentrum</i>	Als Zentrumsplatz erscheint der Grundacher nicht naheliegend.	+
<i>Eignung P&R</i>	Sehr gut geeignet nahe Bahnhof.	+++
<i>Zufahrt</i>	Grösster Teil der Nutzer müssen Bahnlinie queren. Zufahrt durch Wohngebiet nicht ideal. Zugang Tiefgarage müsste möglichst nah an Kernserstrasse sein.	+
<i>Angebotsmenge</i>	Grosses Angebot möglich.	++
<i>Grundeigentum</i>	Kanton	++
<i>Planungsrecht</i>	Zone für öffentliche Bauten und Anlagen.	+++
Gesamtbewertung	Der Standort eignet sich für P&R, jedoch wenig für die Zentrumsplatzparkierung.	++

3 Frauenkloster

<i>Eignung Zentrum</i>	Gut geeignet für Zentrumsplatzparkierung, insbesondere um Besucher aus Richtung Süden aufzunehmen.	++
<i>Eignung P&R</i>	Sehr gut geeignet nahe Bahnhof.	+++
<i>Zufahrt</i>	Die Zufahrt in das Klosterareal ist planungsrechtlich schwierig, da Denkmalschutz und ISOS die Möglichkeiten limitieren.	-
<i>Angebotsmenge</i>	Die Fläche ist genügend gross für ein Angebot von 100 Parkfelder.	+++
<i>Grundeigentum</i>	Frauenkloster	-
<i>Planungsrecht</i>	Klosterzone: Öffentliche Parkplätze können nur realisiert werden, wenn das Kloster mit der Parkierungsanlage einen eigenen Bedarf decken muss.	--
Gesamtbewertung	Die Realisierung einer Zufahrt und eines öffentlichen Angebots sind äusserst herausfordernd. Als Standort für P&R sowie Zentrumsplatzparkierung eignet sich die Fläche aber grundsätzlich gut.	-

4 Gemeindehaus (Parking Zentrum)

<i>Eignung Zentrum</i>	Gut geeignet.	++
<i>Eignung P&R</i>	Ausreichend geeignet.	+
<i>Zufahrt</i>	Zufahrt über Brünigstrasse ist grundsätzlich gut. Im Nahbereich bestehen Konflikte mit Schule.	+
<i>Angebotsmenge</i>	Auf der Parzelle der Gemeinde ist nur ein beschränktes Angebot möglich. Eine Erweiterung der Tiefgarage auf andere Parzellen ist denkbar und soll offengehalten werden.	+
<i>Grundeigentum</i>	Gemeinde	+++
<i>Planungsrecht</i>	Öffentliche Zone	++
Gesamtbewertung	Der Standort eignet sich für ein beschränktes Angebot (entweder P&R oder Zentrumsplatzparkierung). Die konfliktreiche Zufahrt sollte nicht mit einer verkehrsintensiven Nutzung belastet werden.	++

5 Marktplatz

<i>Eignung Zentrum</i>	Gut geeignet mit Lage zwischen historischem Zentrum und Grossverteiler. Der bestehende Parkplatz wird heute insbesondere durch Kunden des Sarnen-Centers genutzt. Die Nutzung als P&R und Zentrums-parkierung ist bereits heute möglich. Da der Parkplatz bewirtschaftet wird, ist die Nutzung nicht interessant.	++
<i>Eignung P&R</i>	Sehr gut geeignet unmittelbar an Bahnhof	+++
<i>Zufahrt</i>	Aus Richtung Kerns gut geeignet. Zufahrt über Bahnlinie und durch Zentrum weniger geeignet.	+
<i>Angebotsmenge</i>	Effektiv realisierbares Angebot hängt von zukünftiger Nutzung des Marktplatzes ab. Es ist ein Angebot von 80 – 100 Parkfeldern anzustreben.	+
<i>Grundeigentum</i>	Gemeinde	+++
<i>Planungsrecht</i>	Öffentliche Zone	+++
<i>Gesamtbewertung</i>	Der Standort eignet sich für eine kombinierte Nutzung von P&R und Zentrums-parkierung. Zu berücksichtigen ist der Bedarf umliegender Nutzungen und der Bedarf neuer Nutzungen.	++

6 Bahnhof

<i>Eignung Zentrum</i>	Gut geeignet.	++
<i>Eignung P&R</i>	Sehr gut geeignet.	+++
<i>Zufahrt</i>	Die Zufahrt ist von verschiedenen Seiten gut möglich. Die zentrale Lage führt zu einer Belastung des Zentrums.	-
<i>Angebotsmenge</i>	Aufgrund beengter Verhältnisse wird nur ein kleines Angebot möglich sein.	-
<i>Grundeigentum</i>	Zentralbahn, private Stockwerkeigentümer & Baurechtsnehmer	-
<i>Planungsrecht</i>	Zentrumszone, Verkehrszone	+
<i>Gesamtbewertung</i>	Da nur ein beschränktes Angebot möglich sein dürfte, eignet sich der Standort nur für P&R. Die Realisierbarkeit müsste vertieft abgeklärt werden. Möglichkeiten bieten sich mit dem notwendigen Umbau des Busbahnhofs und/oder weiteren baulichen Änderungen auf dem Areal.	+

7 Zentrum Rathaus

<i>Eignung Zentrum</i>	Gut geeignet für Ersatz wegfallender Parkplätze im Gebiet.	+++
<i>Eignung P&R</i>	Wenig geeignet aufgrund Distanz zu Bahnhof.	-
<i>Zufahrt</i>	Beengte Zufahrt im Zentrum. Eingeschränkte Sicht bei Ausfahrt. Konflikte mit Langsamverkehr.	--
<i>Angebotsmenge</i>	Nur geringes Angebot möglich (ca. 30 Parkplätze). Ersatz des Bestandes und Bedarf für die Neubauten haben Priorität. Zusätzliche Parkplätze im Grundwasser in tiefer Lage sind teuer.	-
<i>Grundeigentum</i>	Kanton und Gemeinde	++
<i>Planungsrecht</i>	Zentrumszone, ISOS: Abklärungen mit ENHK/EKD gemacht.	+
<i>Gesamtbewertung</i>	Der Standort eignet sich nicht für ein grösseres Angebot. Mit der Bebauung Zentrum Rathaus soll prioritär Ersatz für wegfallende Parkplätze der umliegenden Nutzungen geschaffen werden. Die Parkplätze auf dem Dorfplatz (ca. 6 - 8) sollen ersetzt werden können.	-

8 Museum

<i>Eignung Zentrum</i>	Gut geeignet.	+++
<i>Eignung P&R</i>	Nicht geeignet.	-
<i>Zufahrt</i>	Unproblematische Zufahrt ab Kantonsstrasse.	+++
<i>Angebotsmenge</i>	Die bestehenden Parkplätze sollen nach Möglichkeit erhalten und ausgebaut werden.	-
<i>Grundeigentum</i>	Kooperation Freiteil	++
<i>Planungsrecht</i>	Zentrumszone, ISOS	+
<i>Gesamtbewertung</i>	Der Standort eignet sich ideal für ein Angebot nördlich des Zentrums. Das Grundstück kann noch bebaut werden. Wie viele Parkplätze zugunsten der Öffentlichkeit noch möglich sind, kann nicht abgeschätzt werden. Das bestehende Angebot soll, wenn möglich erhalten bleiben.	++

9 Ei

<i>Eignung Zentrum</i>	Eingeschränkt geeignet: die periphere Lage ist nicht schlecht. Ortsunkundige Touristen und Besucher können gut dahin geleitet werden. Die Akzeptanz durch Kunden ist fraglich bzw. hängt vom restlichen Angebot ab. Der Parkplatz wird heute insbesondere durch Beschäftigte genutzt.	++
<i>Eignung P&R</i>	Nicht geeignet.	--
<i>Zufahrt</i>	Die Zufahrt erfolgt über übergeordnete Strassen.	+
<i>Angebotsmenge</i>	Um attraktiv zu sein für Kunden müsste das Angebot verdoppelt werden. Platz ist vorhanden.	++
<i>Grundeigentum</i>	Gemeinde	+++
<i>Planungsrecht</i>	Öffentliche Zone	+++
<i>Gesamtbewertung</i>	Der periphere Standort kann als Ersatz für einen Teil der oberirdischen Zentrumsarkierung dienen. Die Kombination mit günstigen Parkplätzen für Beschäftigte ist beizubehalten.	+

10 Handelshof

<i>Eignung Zentrum</i>	Gut geeignet.	++
<i>Eignung P&R</i>	Nicht geeignet.	-
<i>Zufahrt</i>	Die Auffindbarkeit ist mitten im Zentrum herausfordernd. Die Zufahrt erfolgt über übergeordnete Strassen.	+
<i>Angebotsmenge</i>	Fraglich, ob wirtschaftlich ein grösseres Angebot geschaffen werden kann.	+
<i>Grundeigentum</i>	Privat	++
<i>Planungsrecht</i>	Zentrumszone	++
<i>Gesamtbewertung</i>	Der Standort eignet sich gut als Zentrumsarkierung. Die Lage und die Zufahrt aber auch das private Eigentum stellen eine Parkierung für Kunden des Zentrums in den Vordergrund. Mit einer Erweiterung der bestehenden Tiefgarage könnte ein kleines Angebot geschaffen werden. Dies setzt eine gemeinsame Trägerschaft mit den privaten Eigentümern voraus.	++