

Kommunaler Verkehrsrichtplan

Richtplantext und erläuternder Bericht gemäss
Art. 47 RPV

Einwohnergemeinde Sarnen

Stand Mitwirkung und Vorprüfung

09. September 2026



Auftraggeberschaft

Einwohnergemeinde Sarnen
Fachbereich Bau / Raumentwicklung
Rütistrasse 8
6061 Sarnen
041 666 35 72
planung@sarnen.ch

Bearbeitung

urbanista.ch

Urbanista.ch AG
Seestrasse 367
8038 Zürich
044 500 85 76
www.urbanista.ch

Thomas Hug-di Lena
Pierre Scheidemann

metron

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Lisa di Lena
Chiara Memper

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Auslöser für die Revision	4
1.2	Planungspflicht, Bedeutung und Verbindlichkeit	4
1.3	Bestandteile und Struktur	4
1.4	Verfahren	5
1.5	Berücksichtigte Grundlagen	6
2	Abstimmung mit übergeordneten Planungen	8
2.1	Kantonaler Richtplan	8
2.2	Gesamtverkehrskonzept Obwalden	9
2.3	Räumliches Entwicklungskonzept Sarnen	10
3	Verkehrspolitische Ziele	12
4	Festlegungen und Erläuterungen	15
4.1	Strassenverkehr und Parkierung	15
4.2	Öffentlicher Verkehr	18
4.3	Fussverkehr	19
4.4	Reitverkehr	21
4.5	Veloverkehr	22
5	Massnahmen/ Handlungsanweisungen	24
5.1	Erläuterungen Massnahmendokumentation	24
5.2	Massnahmen Strassenverkehr und Parkierung / Motorisierter Verkehr	26
5.3	Massnahmen Öffentlicher Verkehr	33
5.4	Massnahmen Fussverkehr	35
5.5	Massnahmen Veloverkehr	38
6	Monitoring und Controlling	42
	Abkürzungen / Glossar	43
	Anhang	44
	Anhang 1: Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr	44
	Anhang 2: Richtplankarte Fussverkehr und Reitwege	45
	Anhang 3: Richtplankarte Veloverkehr	46

1 Einleitung

1.1 Auslöser für die Revision

Der aktuell gültige kommunale Richtplan Verkehr wurde vom Einwohnergemeinderat am 27. September 2012 beschlossen und am 1. Juli 2014 durch den Regierungsrat genehmigt. Seitdem haben sich sowohl auf übergeordneter Ebene (Kanton und Bund) als auch auf kommunaler Ebene gesetzliche als auch strategische Grundlagen verändert. Der vorliegende Stand vermag die aktuellen raumrelevanten Themen nicht mehr abzudecken.

Im Jahr 2025 verabschiedete der Gemeinderat das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) Sarnen. Dieses zeigt systematisch auf, wie sich die Gemeinde unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Werten entwickeln soll. Das REK bildet die wichtigste kommunale Grundlage für die darauf aufbauende Ortsplanungsrevision. Als Ergänzung zur Ortsplanungsrevision wurde der kommunale Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2012 als strategisches und behördenverbindliches Instrument überprüft und überarbeitet.

1.2 Planungspflicht, Bedeutung und Verbindlichkeit

Der kommunale Richtplan Verkehr ist analog dem Erschliessungsprogramm Bestandteil der Ortsplanung. Kommunale Richtpläne geben Auskunft darüber, wie sich das Gemeindegebiet räumlich entwickeln soll. Mit Ausnahme eines kommunalen Richtplan für das Fusswegnetz (**Art. 2 VVFWG; neu: Art. 3 kantonales Gesetz über Fuss-, Wander- und Velowege**) sind kommunale Richtpläne von Gesetzes wegen nicht vorgeschrieben.

Der kommunale Richtplan ist ein Führungsinstrument der Gemeinde für die Raum- und Verkehrsentwicklung. Er lenkt und koordiniert die wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die erwünschte Entwicklung. Damit bildet er die grundlegende Basis für die nachgelagerten Planungen und Verfahren. Kommunale Richtpläne sind grundsätzlich auf einen Zeithorizont von 15-20 Jahren ausgelegt. Der Übereinstimmung der verkehrspolitischen Vorstellung und der Verkehrsrichtplanziele ist damit über die Dauer einer Legislaturperiode hinaus Beachtung zu schenken.

Kommunale Richtpläne sind für die Gemeindebehörden verbindlich (Art. 10 Abs. 4 PBG). Im Unterschied zur Nutzungsplanung befindet sich nicht die Gemeindeversammlung über den Verkehrsrichtplan, sondern der Einwohnergemeinderat. Zudem entfällt die Beschwerdemöglichkeit. Daraus resultiert, dass der kommunale Verkehrsrichtplan nicht grundeigentümerverbindlich ist. Sollen Festlegungen des Verkehrsrichtplanes grundeigentümerverbindliche Wirkung entfalten, so sind sie durch geeignete Instrumente der Nutzungsplanung umzusetzen (Zonenplan, Quartierplan, Strassenbaulinien etc.).

In den Richtplänen sind die als kommunale Festlegung bezeichneten Inhalte behördenverbindlich. Im Richtplantext sind die behördenverbindlichen Festlegungen grau hinterlegt.

1.3 Bestandteile und Struktur

Im Rahmen des kommunalen Verkehrsrichtplans werden alle Verkehrsmittel abgehandelt sowie deren Netze und Infrastrukturen aufeinander abgestimmt. Der Richtplan umfasst neben den kommunalen Festlegungen auch verkehrspolitische Ziele,

Handlungsanweisungen/Massnahmen sowie Erläuterungen zu den übergeordneten Grundlagen, strategischen Überlegungen und Richtplaninhalten.

Der kommunale Verkehrsrichtplan besteht aus den folgenden Bestandteilen:

- Richtplantext mit Festlegungen und Erläuterungen gemäss Art. 47 RPV
- Richtplankarten
 - Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr, Massstab 1:7'500
 - Fussverkehr und Reitwege, Massstab 1:7'500
 - Veloverkehr, Massstab 1:7'500

1.4 Verfahren

Öffentliche Auflage

Gestützt auf Art. 12 PBG erfolgt eine öffentliche Auflage des Verkehrsrichtplans während 90 Tagen. Personen, Organisationen und Behörden können im Rahmen der Mitwirkung schriftlich und begründet Anregungen und Vorschläge einreichen. Die Eingaben der Mitwirkenden und deren Berücksichtigung wird im Rahmen eines Mitwirkungsberichts festgehalten.

Kantonale Vorprüfung

Parallel zur öffentlichen Mitwirkung wird der kommunale Richtplan Verkehr dem Bau- und Raumentwicklungsdepartement zur Vorprüfung eingereicht.

Festsetzung und Genehmigung

Der kommunale Verkehrsrichtplan wird durch den Einwohnergemeinderat erlassen und durch das Bau- und Raumentwicklungsdepartement des Kantons Obwalden genehmigt.

Der bestehende kommunale Verkehrsrichtplan der Gemeinde Sarnen vom 5. September 2012 wird bei Genehmigung durch den vorliegenden Verkehrsrichtplan ersetzt und aufgehoben.

1.5 Berücksichtigte Grundlagen

Grundlagen Bund

- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979, Stand 1. Januar 2026 (SR 700)
- Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000, Stand 1. Januar 2026 (SR 700.1)
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985, Stand 1. Januar 2023 (SR 704)
- Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV) vom 26. November 1986, Stand 1. Juli 2008 (SR 704.1)
- Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) vom 18. März 2022 (SR 705)
- Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958, Stand 1. April 2025 (SR 741.01)
- Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979, Stand 1. Juli 2025 (SR 741.21)
- Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991, Stand 18. Februar 2020 (SR 741.272)
- Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm vom 20.10.2021
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN), Stand 27. Juni 2018
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), Stand 19. September 2025
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIF), Stand 30.08.2023
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS National), Stand 16. April 2010

Grundlagen Kanton

- Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 04. Dezember 2025 (PBG; GDB 710.1)
- Verordnung zum Baugesetz (BauV) vom 7. Juli 1994, Stand 01. Juni 2017 (GDB 710.11)
- Gesetz über den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen (Kantonsstrassengesetz, KSG) vom 11. Mai 1958, Stand 01. Januar 2008 (GDB 720.3)
- Strassenverordnung vom 14. September 1935, Stand 01. August 2007 (GDB 720.11)
- Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (öBG) vom 21. Mai 2014, Stand 1. Januar 2015 (GDB 772.1)
- Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (VV FWG) vom 19. Oktober 1989, Stand 1. Juni 2016 (GDB 720.71) // **Neu: Gesetz über Fuss-, Wander- und Velowege vom XX.XX.XXXX (in Vernehmlassung)**
- Ausführungsbestimmungen zum Bundesgesetz über Velowege vom 12. November 2024 (GDB 720.725) **(wird durch neues Gesetz über Fuss-, Wander- und Velowege abgelöst)**
- Kantonalen Richtplan (Text und Karte) vom 12. September 2019 (Stand 24. November 2022)
- Richtplan Wanderwegnetz vom 06. September 2016
- Gesamtverkehrskonzept Obwalden vom 9. November 2021
- Kantonales Radroutenkonzept Obwalden, vom Regierungsrat erlassen am 27. Februar 1996 // **Neu: Richtplan Velowegnetz vom XX.XX.XXXX (Entwurf Stand Mitwirkung 19. Januar 2026)**
- **Neu: Richtplan Mountainbikewegnetz (Entwurf Stand Mitwirkung 19. Januar 2026)**
- Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz von regionaler und lokaler Bedeutung (IVS Regional und Lokal), Stand 31. Dezember 2015

Grundlagen Gemeinde

- Bau- und Zonenreglement Gemeinde Sarnen vom 25. November 2012 (Stand 28. Mai 2024)
- Erschliessungsreglement Gemeinde Sarnen vom 28. November 1999
- Strassenreglement Gemeinde Sarnen vom 28. November 1999
- Parkplatzreglement Gemeinde Sarnen vom 12. Mai 2025
- Kommunalen Verkehrsrichtplan Gemeinde Sarnen vom 05. September 2012
- Räumliches Entwicklungskonzept REK Sarnen vom März 2025

2 Abstimmung mit übergeordneten Planungen

2.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan bildet das Hauptinstrument der kantonalen Raumordnungspolitik und zeigt auf, wie sich der Kanton räumlich entwickeln soll und wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abzustimmen sind. Er setzt die Leitlinien und Handlungsmöglichkeiten in den raumwirksamen Bereichen und ist behördenverbindlich.

Raumentwicklungsstrategie

Sarnen ist Hauptort des Kantons Obwalden und wird als bedeutendster Wohn- und Arbeitsstandort des Kantons mit überregionaler Versorgungsfunktion weiterentwickelt. **Sarnen als Zentrumsgemeinde** mit Hauptverkehrsknoten soll den grössten Anteil der zu erwarteten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung aufnehmen. Gemäss Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2017 wird bis 2042 die Sarner Bevölkerung um circa 1'500 Personen wachsen.

Fokus der Raumentwicklungsstrategie im Bereich Verkehr liegt unter dem Motto «Verbunden untereinander und mit den Nachbarn». Die verkehrliche Entwicklung bzw. kantonale Verkehrsplanung erfolgt dabei unter folgender Prämisse:

- **Verkehr vermeiden**
 - Räumlich konzentrierte Innenentwicklung an gut erschlossener Lage mit gutem Dienstleistungsangebot
 - Erhöhung der Auslastung von Fahrzeugen im motorisierten Individualverkehr
- **Verkehr verlagern**
 - Erschliessung von intensiv genutzten Gebieten sowie Verdichtungs- und Entwicklungsgebiete mit dem ressourceneffizienten öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr
 - Effiziente Nutzung bestehender Infrastrukturen und Förderung von Mobilitätsketten
- **Verkehr verträglich gestalten**
 - Strassenräume in Siedlungsgebieten als Teil des öffentlichen Raums zu gestalten unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsmittel
 - Führung des motorisierten Verkehrs möglichst direkt auf das übergeordnete Verkehrsnetz

Verkehr

Im Teilbereich Verkehr des kantonalen Richtplans werden richtungsanweisende Festlegungen und Handlungsanweisungen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts sowie für die verschiedenen Verkehrsmittel festgesetzt. Folgende Handlungsanweisungen sind für die Gemeinde Sarnen zentral:

- Kanton und Gemeinden stellen mit geeigneten Massnahmen die **Kanalisierung des MIV** entsprechend der Netzhierarchie sicher.
- Der Kanton sorgt zusammen mit den Gemeinden, und insbesondere in den Ortszentren, für eine **siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassenräume innerorts**.
- Die Gemeinden legen im Rahmen ihrer Ortsplanung den **Parkplatzbedarf für Nutzungsentwicklungen** gemäss der Schweizer Norm VSS fest.

- Die Gemeinden sorgen für eine zweckmässige **Bewirtschaftung des öffentlichen Parkplatzangebots**.
- Die Gemeinden sorgen zusammen mit dem Kanton und der Zentralbahn dafür, dass die Bahnhöfe entsprechend ihrer Bedeutung als **multimodale Knoten** weiterentwickelt werden.
- Der Kanton und die Gemeinden bauen das **ÖV-Angebot zielgerichtet** gemäss den ÖV-Netzhierarchie aus und sorgen so für die Sicherstellung der im Richtplan angestrebten ÖV-Güteklassen.
- Der Kanton und die Gemeinden setzen sich für die **hindernisfreie Gestaltung** ihrer Infrastrukturen ein.
- Die Gemeinden erarbeiten im Rahmen der Ortsplanungen **einen kommunalen Velonetzplan** und setzen diesen um. Dabei achten sie auf eine möglichst zusammenhängende Führung des Veloverkehrs sowie auf die Anforderungen der verschiedenen Benutzergruppen und neuen Technologien.
- Die Gemeinden regeln für Neu- und Umnutzen die **Vorgaben zur Quantität der Veloparkierung** (Verankerung VSS-Norm 640 065 oder eigene Festlegung).
- Die Gemeinden erarbeiten im Rahmen ihrer Ortsplanungen einen kommunalen Fusswegnetzplan und setzen diesen um. Der Fusswegnetzplan umfasst sowohl ein **dichtes, innerörtliches Fusswegnetz**, als auch die Wanderwege.

Ergänzend zum eigentlichen kantonalen Richtplan (Text und Karte) erlässt der Kanton zusätzlich einen Richtplan Wanderwegnetz, einen Richtplan Velowegnetz (**in Vernehmlassung**) und einen Richtplan Mountainbikewegnetz (**in Vernehmlassung**). Inhalte dieser Richtpläne sind die jeweiligen Wegnetze sowie Handlungsanweisungen bzw. Massnahmen und werden im kommunalen Verkehrsrichtplan berücksichtigt.

2.2 Gesamtverkehrskonzept Obwalden

Mit dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK) wird das Ziel verfolgt, die Mobilität im Kanton sicher und ressourcenschonend weiterzuentwickeln. Es ist zentrales Koordinationsinstrument und dient der Priorisierung und Klärung von Zuständigkeiten für Massnahmen im Bereich Verkehr. Im GVK werden fünf Ziele festgelegt und eine zugehörige Strategie bestehend aus strategischen Grundsätzen und Teilstrategien definiert. Zudem werden Massnahmen entwickelt, welche der Zielerreichung dienen. Nachfolgend sind die strategischen Grundsätze und für Sarnen relevanten Teilstrategien aufgeführt.

Strategische Grundsätze

- **Abstimmung von Siedlung und Verkehr**
- **Angebotsorientierung:** Angestrebte, gewünschte Mobilitätsentwicklung orientiert sich am bestehenden Infrastruktur-/ Verkehrsmittelangebot
- **4V-Prinzip:** Weiterentwicklung erfolgt nach dem Prinzip «Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich gestalten – Mobilitätsangebote miteinander vernetzen»

Teilstrategien (zusammengefasst)

- **Steigerung der Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs** am Gesamtverkehr
- **Ausrichtung der MIV-Entwicklung an der Siedlungsverträglichkeit** (innerorts) **und an den Kapazitäten** des lokalen, regionalen und des übergeordneten Strassennetzes (ausserorts)
- Stetige Optimierung und **Weiterentwicklung des ÖV**

- Ausbau des **Veloroutennetzes für den Alltags- und den Freizeitverkehr** zu einem sicheren, kohärenten, zusammenhängenden, direkten und attraktiven Netz
- Bereitstellung **öffentliche Veloabstellplätze** an wichtigsten Orten
- **Förderung Fussverkehr**, u.a. hinsichtlich Potentials kurzer Wege
- Aufwertung Bahnhöfe und ausgewählte Bushaltestellen zu **Mobilitätshubs der kombinierten Mobilität**
- Unterstützung effizienter Verkehrsmiteinsatz durch **Mobilitätskonzepte** für grössere Nutzungsentwicklungen und **betrieblichem Mobilitätsmanagement**
- **Nachhaltige Entwicklung des Tourismus** inkl. den daraus resultierenden wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und dem Tourismusverkehrs

2.3 Räumliches Entwicklungskonzept Sarnen

Das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) der Gemeinde bildet die Richtschnur für die räumliche sowie auch verkehrliche Entwicklung der Gemeinde und Grundlage sowohl für die Ortsplanungsrevision wie auch den kommunalen Richtplan. Auf Basis des ermittelten Handlungsbedarfs werden im REK sechs Leitideen zur künftigen räumlichen Entwicklung festgehalten und in Form eines Zukunftsbild konkretisiert.

Folgende Aspekte des Zukunftsbildes bzw. Ausführungen der Leitideen sind u.a. für den Verkehrsrichtplan relevant (Liste nicht abschliessend):

- Die **Entwicklung von Sarnen** findet in erster Linie an gut erschlossenen Lagen **im Einzugsgebiet vom Bahnhof Sarnen** und in der Umgebung der S-Bahn-Haltestelle Sarnen Nord statt.
- Der **Bahnhof Sarnen** ist zum **Mobilitätshub** als Umsteigepunkt der kombinierten Mobilität und durch Informations-, Aufenthalts- und Verpflegungsmöglichkeiten aufgewertet.
- Die Bewohnenden und Beschäftigten **im Zentrumsbereich** nutzen den öffentlichen Verkehr, fahren mit dem Velo oder gehen **die kurzen Strecken zu Fuss**.
- Eine **neue Busverbindung auf der Kägiswilerstrasse** erschliesst das Arbeitsplatzgebiet im Norden.
- Das **Seefeld** wird besser an das Netz des **öffentlichen Verkehrs angebunden**.
- Der **seenahe Weg** ermöglicht einen Spaziergang am Sarnersee und bietet punktuell auch öffentlich Zugänge zum Wasser.
- Die Gewässerlandschaft ist aus den Wohn- und Gewerbegebieten direkt erreichbar und **entlang dem Gewässer** bietet **ein durchgehender Weg** der Bevölkerung und den Besuchenden ein attraktives Umfeld und Erholungsmöglichkeiten.
- Die Prüfung und Sicherung einer **zusätzlichen S-Bahn-Station in Seenähe** lässt auch für die Zukunft Entwicklungsspielräume an gut geeigneter Tallage.
- Der Dorfkern und die Ortsteile von Sarnen werden über das **bestehende Strassennetz** erschlossen.
- Die **Strassen sind für alle Verkehrsteilnehmenden sicher**, attraktiv gestaltet und tragen zur Orientierung bei.
- Veloalltagsrouten bieten eine schnelle, sichere und funktionale Verbindung für den alltäglichen Veloverkehr.
- Mittels Verkehrslenkung wird eine Entlastung des Dorfkerns vom Durchfahrtsverkehr angestrebt (z.B. Erhöhung Durchfahrtswiderstand mittels Einbahnregime).

- Im Dorfkern und den Durchfahrten **durch die Ortskerne gilt ein angepasstes Temporegime.**
- Die Wilerstrasse bietet den Freizeitsuchenden **genügend Raum für Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo als Freizeitaktivität.**
- Die **Dorfplätze bieten Raum für Begegnungen** und Veranstaltungen.

Aufbauend auf den Leitideen werden Strategien zur Lenkung der räumlichen Entwicklung in Richtung Zukunftsbild definiert und in Form von Handlungsfeldern konkretisiert. Folgende Strategien und Handlungsfelder werden im Bereich Verkehr und Mobilität festgehalten:

- Siedlungsverträglichkeit von Pendler- und Arbeitsverkehr verbessern
- Überregionale und lokale Erreichbarkeit von Freizeit- und Naherholungsraum See verbessern
- Strassennetz raum- und nutzergerecht gestalten
- Gute Vernetzung der Ortsteile und Quartiere mit Fuss- und Veloverkehr gewährleisten

Strategien und Handlungsfelder bilden eine wichtige Grundlage, für die im Verkehrsrichtplan definierten, kommunalen Festlegungen und Massnahmen.

3 Verkehrspolitische Ziele

Basierend auf den im REK festgehaltenen Leitideen und Strategien und in Abstimmung mit dem Leitbild der Gemeinde Sarnen setzt die Gemeinde nachfolgende verkehrspolitische Ziele fest:

Siedlung und Verkehr / Gesamtverkehr

- Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind aufeinander abgestimmt.
- Die Verkehrsentwicklung erfolgt im Rahmen des Grundsatzes «Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich gestalten – Mobilitätsangebote miteinander vernetzen».
- Die Gemeinde und ihre Ortsteile sind angemessen und je nach Verhältnismässigkeit erschlossen und untereinander vernetzt.
- Wo möglich und zweckmässig, ist der Verkehr vom MIV auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagert.
- Die Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden hoch. Bestehende Schwachstellen und Sicherheitsdefizite werden unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Ressourcen angegangen und mittels betrieblicher oder baulicher Massnahmen nach Möglichkeit im Rahmen von anstehenden Sanierungsprojekten behoben.
- Die Verkehrssicherheit auf den Schulwegen wird gewährleistet.
- Plätze, Strassen und Begegnungsräume innerhalb der Siedlungsgebiete sind siedlungsorientiert gestaltet und weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Trennwirkung von Strassen Infrastrukturen im Siedlungsgebiet ist minimiert.
- Zentrumsgebiete und Wohnquartiere sind verkehrsberuhigt und werden mit Niedriggeschwindigkeitsregimes (Tempo 30 oder Begegnungszone) betrieben. Negative Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet wie Lärmbelastung sind minimiert.
- Die Erlebbarkeit der Landschaft ist durch eine gute Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr, Fussverkehr oder Veloverkehr hoch.
- Älteren und gehbehinderten Menschen stehen angemessene Mobilitätsmöglichkeiten zur Verfügung,
- Sarnen unterstützt innovative und zukunftsorientierte Mobilitätslösungen.

Motorisierter Verkehr

- Sarnen ist gut an das übergeordnete Strassennetz angebunden.
- Der motorisierte Verkehr ist auf den Hauptverkehrsstrassen konzentriert. Im Siedlungsgebiet und insbesondere in Wohnquartieren wird der Durchgangsverkehr auf ein Minimum reduziert.
- Eine Verkehrsüberlastung des Strassennetzes wird mit abgestimmter Planung vermieden.

Parkierung

- Die Erstellung sowohl privater als auch öffentlicher Parkplätze ist zweckmässig und erfolgt unter Berücksichtigung der Leistungskapazität des Strassennetzes, der Lage und ÖV-Erschliessung.
- Die Parkierung ist konzentriert und verträglich im Raum angeordnet.
- Öffentliche Parkplätze werden unter Berücksichtigung ihrer Lage zeitlich und monetär bewirtschaftet.

Öffentlicher Verkehr

- Die Gemeinde Sarnen ist mit dem öffentlichen Verkehr gut an die übergeordneten Zentren und Nachbarregionen angebunden.
- Die Grunderschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist gewährleistet und die Anbindung an den Bahnverkehr gegeben. Das ÖV-Angebot ist auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt und dessen Nutzung wird gefördert.
- Das ÖV-Angebot wird laufend optimiert und gezielt ausgebaut.
- Die Zugänglichkeit der Haltestellen ist gut. Die Haltestellen sind benutzendenfreundlich und barrierefrei ausgestaltet.
- Der Bahnhof Sarnen inkl. Bushof ist wichtigster ÖV-Knoten für die Gemeinde und als multimodale Verkehrsdrehscheibe ausgestaltet.

Fussverkehr

- In Sarnen besteht ein flächendeckendes und zusammenhängendes Fusswegnetz. Das Fusswegnetz erschliesst die Siedlungsgebiete und verbindet die Ortsteile miteinander. Allfällige Netzlücken werden unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Ressourcen angegangen und geschlossen.
- Das Fusswegnetz mit seiner Infrastruktur ist sicher, durchgehend, attraktiv und hindernisfrei. Die Ausgestaltung entspricht mindestens den aktuellen Normen und Standards. Die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen und Altersklassen sind in der Ausgestaltung mitberücksichtigt.
- Die Anbindung ans Wanderwegnetz sowie die Netze der Nachbargemeinden ist gewährleistet.
- Die Naherholungsgebiete sind durch attraktive Fusswege erschlossen. Freizeitverbindungen liegen abseits der verkehrsbelasteten Strassen.

Veloverkehr

- In Sarnen besteht ein durchgehendes Velowegnetz für den Alltagsverkehr. Das Veloalltagsnetz erschliesst die Siedlungsgebiete und verbindet die Ortsteile auf direktem Weg miteinander. Allfällige Netzlücken werden unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Ressourcen angegangen und geschlossen.
- Für den Freizeitverkehr bestehen komfortable Veloverbindungen abseits von stark befahrenen Strassen. Die Erschliessung der Naherholungsgebiete mit dem Velo ist gut.
- Die Anbindung an die übergeordneten Netze sowie die Netze der Nachbargemeinden ist sichergestellt.
- Die Veloinfrastruktur ist sicher, attraktiv, und mindestens gemäss den aktuellen Normen und Standards ausgestaltet. Wo möglich und zweckmässig, wird das Velo getrennt vom Fussverkehr und vom motorisierten Verkehr geführt.
- Es stehen ausreichende und qualitativ gute Veloabstellplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung. Die Erstellungspflicht privater Veloabstellplätze entspricht mindestens den aktuellen Normen.

4 Festlegungen und Erläuterungen

4.1 Strassenverkehr und Parkierung

In der Richtplankarte sind die bestehenden und geplanten Strassen nach Strassenklassierungen gemäss VSS-Norm 640 040b dargestellt. Die Typisierung erfolgt aufgrund der verkehrstechnischen Wichtigkeit der einzelnen Strassen im Verkehrsnetz und nicht aufgrund der Eigentumsverhältnisse der Strassen. Ausserhalb des Siedlungsgebietes werden nur Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen typisiert. Die Strassenklassierung auf kommunaler Ebene erfolgt auf Basis der Strassenklassierung auf übergeordneter Ebene (übergeordnete Festlegungen), welche dem kantonalen Richtplan entnommen wurden.

Ergänzend zum Strassennetz (bestehende und geplante Infrastrukturen) sind bestehende und geplante Geschwindigkeitszonen (Tempo 20/Begegnungszone und Tempo 30) aufgeführt.

Übergeordnete
Festlegungen

Hochleistungsstrasse

Hochleistungsstrassen sind dem motorisierten Verkehr vorbehaltene Strassen, welche übergeordnete Netzfunktionen erfüllen. Die Zulassung der Fahrzeugtypen, welche diese Strassen befahren können, ist beschränkt. Sie haben eine internationale bis überregionale Bedeutung im Strassennetz (z.B. Autostrasse A8).

Hauptverkehrsstrassen

Hauptverkehrsstrassen dienen in der Regel dem gemischten Verkehr. Sie verbinden Regionen, regionale Zentren und grössere Siedlungsgebiete. Dadurch haben sie eine nationale bis zwischenregionale Bedeutung im Strassennetz (z.B. Brünigstrasse, Nordstrasse). Hauptverkehrsstrassen sind grundsätzlich als Gemischtverkehrsstrassen ausgebildet. Demzufolge müssen sie nicht nur den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs, sondern ebenso denjenigen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gerecht werden.

Verbindungsstrassen

Verbindungsstrassen dienen dem gemischten Verkehr. Sie verbinden einzelne Ortschaften oder Siedlungsgebiete einer Region oder stellen lokale Verbindungen zwischen Weilern und Höfen her. Die Verbindungsstrassen haben dementsprechend regionale bis örtliche Bedeutung im Strassennetz (z.B. Rütistrasse, Schwanderstrasse, Wilerstrasse). Verbindungsstrassen sind grundsätzlich als Gemischtverkehrsstrassen ausgebildet. Demzufolge müssen sie nicht nur den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs, sondern ebenso denjenigen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gerecht werden.

Verbindungsstrassen bilden zusammen mit den Hauptverkehrsstrassen das Hauptstrassennetz.

Kommunale
Festlegungen

Sammelstrassen

Wichtige Strassen im innerörtlichen Netz der Siedlungsgebiete von Sarnen, welche die Quartiere mit den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen verbinden, bilden das Netz der Sammelstrassen. Strassen werden als Sammelstrassen bezeichnet, wo durch die Nutzungen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Sammelstrassen sammeln den Verkehr von Erschliessungsstrassen und führen diesen auf Strassen gleichen oder nächsthöheren Typs. Sie stellen die lokale Verbindung zwischen einzelnen Quartieren

dar (z.B. Enetriederstrasse). Sammelstrassen sind Gemeindestrassen, d.h. im Eigentum der Einwohnergemeinde. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt gehen zulasten der Gemeinde.

Die Sammelstrassen sind für alle Verkehrsteilnehmenden durchlässig zu gestalten, wobei die Verkehrssicherheit eine hohe Priorität aufweist. Innerhalb der Siedlungsgrenzen sind Sammelstrassen siedlungsorientiert auszugestalten (Betrieb und Gestaltung). Entlang der Sammelstrassen bestehen separate Fussverkehrsinfrastrukturen. Schwachstellen und Sicherheitsdefizite sind laufend zu beheben. Leistungsfähigkeit und Gestaltung von Sammelstrassen inkl. Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen erfolgen unter Berücksichtigung der aktuellen kantonalen Standards und VSS-Normen.

Erschliessungsstrassen

Als Erschliessungsstrassen werden diejenigen Strassen bezeichnet, welche der Fein- und Gesamterschliessung eines Quartiers dienen. Sie erschliessen das Siedlungsgebiet, einzelne Parzelle oder Gebäude und führen den Verkehr zu den Sammelstrassen. Dadurch haben sie nur quartierinterne Bedeutung im Gesamtverkehrsnetz. Erschliessungsstrassen sind nach dem Mischprinzip genutzte Verkehrsflächen und weisen ein tiefes Verkehrsaufkommen auf. Erschliessungsstrassen sind entweder im Eigentum der Einwohnergemeinde (Gemeindestrasse) oder im Eigentum der Bürgergemeinde Korporationen oder von Privaten. Trassesicherung, Bau und Unterhalt der Gemeindestrassen gehen zulasten der Gemeinde.

Die Erschliessungsstrassen sind auf alle Verkehrsteilnehmende ausgelegt, wobei sie zusätzlich eine erhöhte Bedeutung als Aufenthaltsfläche im öffentlichen Raum aufweisen. Sie sind verkehrsberuhigt gestaltet und werden in der Regel mit tiefem Geschwindigkeitsregime betrieben. Die Führung der verschiedenen Verkehrsmittel erfolgt je nach Verkehrsmenge entweder getrennt oder im Mischverkehr. Die Koexistenz ist gewährleistet und die Verkehrssicherheit hoch. Leistung und Gestaltung von Erschliessungsstrassen erfolgen unter Berücksichtigung der aktuellen kantonalen Standards und VSS-Normen.

Übrige Strassen, welche nicht den beschriebenen Strassenklassen / Strassentypen entsprechen wie Zufahrtswege, Güterstrasse etc. werden nicht aufgeführt oder im Richtplan dargestellt.

Tempo 30-Zonen

In Wohnquartieren werden Strassen grundsätzlich flächendeckend mit Tempo 30 betrieben. Durch das tiefe Temporegime wird die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum gefördert, die Siedlungsverträglichkeit der Strasse verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht. Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden eingesetzt, um die Einhaltung des Temporegimes zu gewährleisten. Dies soll so erfolgen, dass der öffentliche Verkehr nicht beeinträchtigt wird. Je nach Ausgangslage, Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsbelastung sind auch in Tempo 30-Zonen separate Infrastrukturen für Fuss- und/oder Veloverkehr zu erstellen.

Tempo 20-Zonen / Begegnungszonen

Ergänzend zu den Tempo 30-Zonen können in den Wohnquartieren Strassen auch als Begegnungszonen betrieben und gestaltet werden. Das Temporegime in Begegnungszonen beträgt 20 km/h und im Gegensatz zu den übrigen Verkehrsregimen wird dem Fussverkehr gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden Vortritt gewährt. Die Strassenabschnitte werden als Aufenthaltsflächen aufgewertet und die Verkehrssicherheit weiter erhöht. Die Führung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erfolgt in der Regel im Mischverkehr, wobei die Bedürfnisse der Hindernisfreiheit zusätzlich berücksichtigt

werden sollen. Aktuell bestehen zwei Begegnungszonen in Sarnen, einerseits im Wohnquartier Birkenstrasse-Birkenweg-Lärchenweg-Wiesenweg und andererseits im Zentrum von Sarnen Dorf im Bereich Poststrasse-Grundstrasse-Waagstrasse-Milchstrasse. Es sind keine neuen Begegnungszonen / Tempo 20-Zonen geplant.

Parkierung

Parkierung bildet einen Bestandteil des Strassennetzes und stellt die Erschliessung von Nutzungen für den motorisierten Individualverkehr sicher. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen hat Auswirkung auf die Nutzung des Autos bzw. den Motorisierungsgrad und folglich auch auf die Belastung des Strassennetzes. Aus diesem Grund ist eine sorgfältige, zukunftsgerichtete Planung angezeigt.

Bei der Parkierung wird zwischen öffentlichen Parkieranlagen und privaten Parkplätzen unterschieden. Die Gemeinde hält öffentliche Parkieranlagen sowie deren zeitliche und monetäre Bewirtschaftung im Parkierungsreglement fest. Richtlinien zu privaten Parkplätzen wie Normalbedarf an Parkfeldern nach Nutzung, Reduktionsfaktoren gemäss Erschliessungszonen etc. werden im Bau- und Zonenreglement (BZR) aufgeführt.

4.2 Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde Sarnen ist über das Bahnnetz an die Nachbargemeinden, die Stadt und Agglomeration Luzern sowie ans Berner Oberland angebunden. Das Bahnnetz bildet die Grundlage für die Erschliessung der Gemeinde mit dem öffentlichen Verkehr. Mittels verschiedener Buslinien wird das gesamte Gemeindegebiet, gemäss vorhandenem Potential, mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Buslinien dienen der Feinerschliessung und binden an das Bahnnetz an.

Übergeordnete
Festlegungen

Primärer oder sekundärer Umsteigeknoten

Die Bahnhöfe bilden Knoten, an welchen das Bahnangebot mit Buslinien sowie mit Parkierungsanlagen für Autos (Kiss+Ride, Park+Ride, Car-Sharing) und Velos (Bike+Ride, Bike-Sharing) kombiniert wird. Die Anforderungen an die Knoten sind aufgrund des jeweils hohen Verkehrsaufkommens und der vielfältigen Nutzungsansprüche rund um die Bahnhöfe komplex. Die dafür notwendigen Flächen sind deshalb frühzeitig zu sichern und mit einer hohen räumlichen Qualität zu entwickeln und zu gestalten.

Der Bahnhof Sarnen ist wichtigster ÖV-Knoten des Kantons und primärer Umsteigeknoten. Fokus liegt hier insbesondere auf der Verknüpfung des ÖV (Bahn/Bus) sowie der Zugänglichkeit für Fuss- und Veloverkehr. Am Bahnhof Sarnen werden, nebst optimalen Anschlüssen zwischen Bahn und Bus, weiterhin auch ergänzende Dienstleistungen (z.B. Sharing, Tourismusinformation, Reisezentrum, Lebensmittelgeschäft, Gastronomie und weitere Dienstleistungen) angeboten. Der Bahnhof Sarnen ist wichtigster ÖV-Knoten der Gemeinde und bildet das Eingangstor zu Sarnen. Eine attraktive Gestaltung und ein bedarfsgerechtes Angebot sind zentral.

Bahnhof Sarnen Nord ist sekundärer Umsteigeknoten. Der Zugang der Haltestelle ist für die verschiedenen Verkehrsmittel und insbesondere den Fussverkehr sicher und attraktiv zu gestalten. Für den Veloverkehr stehen bedarfsgerechte öffentliche Veloabstellplätze zur Verfügung. Im Sinne der kombinierten Mobilität besteht ein Velo-Sharing-Angebot.

Im REK ist die Prüfung einer zusätzlichen Zentralbahnhaltestelle in Seenähe aufgeführt. Da aktuell keine Siedlungsentwicklung im vorgesehenen Raum geplant ist und die heutige Lage des Grundwasserpumpwerks im Raum eine baldige Entwicklung erschwert, wird auf die Aufführung dieser Zentralbahnhaltestelle im Verkehrsrichtplan verzichtet. Aktuell ist eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Seenähe mittels neuer Bushaltestelle bei der Badi angedacht. Der Zeithorizont einer möglichen Prüfung der Haltestelle wird auf über den Richtplanhorizont eingeschätzt. Bei einer allfälligen Entwicklung im Raum ist die Zentralbahnhaltestelle erneut zu prüfen.

Kommunale
Festlegungen

Bushaltestelle

In Sarnen bestehen zahlreiche Haltestellen, welche das Gemeindegebiet für den öffentlichen Verkehr erschliessen. Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sind die Bushaltestellen sicher und benutzendenfreundlich auszugestalten, was neben der Bereitstellung eines sicheren Wartebereichs bzw. Ein- und Zustieg sowie Zugang zu allen Haltekanten (Querungsmöglichkeit über Strassen), u.a. eine situationsgerechte Beschilderung, Beleuchtung, Möblierung und Ausstattung umfasst. Weiter sind gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) alle Zugänge zum öffentlichen Verkehr hindernisfrei zu gewährleisten. Bau und Unterhalt der Haltestellen liegen bei der Strasseneigentümerschaft. Die Ausstattung der Haltestellen (u.a. Bedachung, Sitzmöglichkeit, Abfalleimer etc.) ist Aufgabe der Gemeinde.

4.3 Fussverkehr

Nahezu alle Wege, die im Alltags- oder Freizeitverkehr zurückgelegt werden, weisen ein Teilstück auf, welches zu Fuss zurückgelegt wird, z.B. die Wege vom und zum Parkplatz oder von der und zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Innerorts wird sogar ein wesentlicher Anteil der Wege ausschliesslich zu Fuss zurückgelegt, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder zu einer Freizeitaktivität. Die Kleinräumigkeit von Sarnen ermöglicht dies. Im Freizeit- und Tourismusbereich geniesst überdies das Wandern einen hohen Stellenwert. Je nach Mobilitätszweck sind die Bedürfnisse des Fussverkehrs unterschiedlich.

Die bestehenden und geplanten Fusswege gemäss Art. 2 FWG werden im kommunalen Richtplan für das Fusswegnetz dargestellt, der von der Regierung des Kantons Obwalden zu genehmigen ist.

Übergeordnete
Festlegungen

Wanderwege

Im Kantonalen Richtplan wird das Wanderwegnetz festgehalten. Dieses bildet die Grundlage der Fusswegerschliessung ausserhalb der Bauzonen und ist auf den Freizeitverkehr ausgerichtet. Der Zugang ans Wanderwegnetz ist aus den Siedlungsgebieten gewährleistet, in der Regel mit Anbindung ab wichtigstem ÖV-Knoten. Grundsätzlich und insbesondere ausserhalb des Siedlungsgebiets sind die Wanderwege als unbefestigte Wege auszuführen.

Kommunale
Festlegungen

Kommunales Fusswegnetz allgemein

Die kommunalen Fusswege bilden zusammen mit den übergeordneten (kantonalen) Fuss- und Wanderwegen ein zusammenhängendes Wegnetz, welches der Erschliessung des Siedlungs- und Landschaftsgebiets sowie der Verbindung von Nutzungsschwerpunkten wie Haltestellen, Freizeitanlagen etc. dient. Die Festlegung des Wegnetzes im kommunalen Richtplan bildet die Grundlage für die Sicherung der Verbindungen und den Bau der Anlagen. Die Einwohnergemeinde ist zuständig für Anlage, Unterhalt und Kennzeichnung der in den Richtplänen bezeichneten Fuss- und Wanderwege. Sie sorgt für die freie Begehrbarkeit der Wege und sichert deren öffentliche Benützung rechtlich ab. Wo Fusswegrechte fehlen, sind diese mit der Grundeigentümerschaft auszuhandeln. Wegverbindungen auf Privatgrundstücken können mit Zustimmung der Grundeigentümerschaft in öffentliches Eigentum überführt werden. Fehlende Verbindungen (geplante Festlegungen) sind einerseits im Sinne des Wegrechts zu sichern und andererseits baulich zu erstellen.

Das kommunale Fusswegnetz wird in drei Verbindungstypen eingeteilt. Diese unterscheiden sich in der Bedeutung im Wegnetz (Fussverkehrspotential, Anbindung wichtiger Nutzungen etc.) und folglich der Anforderungen an die Gestaltung.

Kommunale Hauptverbindung

Kommunale Hauptverbindungen bilden das Grundgerüst des Fusswegnetzes und sind die wichtigsten Verbindungen im Netz. Sie verbinden die verschiedenen Ortsteile und Quartiere miteinander und erschliessen die wichtigsten öffentlichen Nutzungen sowie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Die Anforderungen an die Fussverkehrsinfrastruktur auf Hauptverbindungen sind erhöht. Insbesondere entlang der Hauptstrassen und in den Zentrumsgebieten sowie um die Schulanlagen sind die Fussverkehrsinfrastrukturen sicher und attraktiv zu gestalten. Die Aufenthaltsqualität auf Fusswegverbindungen im Zentrum ist hoch.

Kommunale Nebenverbindung

Kommunale Nebenverbindungen ergänzen die kommunalen Hauptverbindungen zu einem dichten Fusswegnetz, welches das gesamte Siedlungsgebiet erschliesst. Die kommunalen Nebenverbindungen sind untergeordnete Verbindungen im Fusswegnetz. Die Anforderungen an die Infrastrukturen sind geringer als bei Hauptverbindungen, wenn auch die Sicherheit auf jeden Fall gewährleistet werden muss.

Kommunale Haupt- und Nebenverbindungen bilden zusammen das Fusswegnetz innerhalb des Siedlungsgebiets und sind auf den Alltagsverkehr ausgerichtet. Die Fusswegverbindungen und Fussverkehrsinfrastrukturen (u.a. Trottoir, Fusswege) sind mindestens nach aktuellen Standards und gültigen Normen auszugestalten, wobei insbesondere in den Zentrumsgebieten die Aufenthaltsqualität eine erhöhte Bedeutung aufweist. Ebenso sollen sie direkt und möglichst an Wunschlinien orientiert sowie einfach auffindbar sein, insbesondere für nicht ortskundige Personen. Fussverkehrsinfrastrukturen entlang Strassen müssen grundsätzlich die Anforderungen aller Bevölkerungsgruppen erfüllen und sind im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes hindernisfrei auszugestalten (u.a. befestigte Oberfläche). Die Verbindungen sind zu allen Tages- und Jahreszeiten sicher begehbar zu halten. Falls die Nutzung zeitlich eingeschränkt ist, soll eine Alternativroute in zumutbarer Distanz zur Verfügung stehen. Schwachstellen und Sicherheitsdefizite werden regelmässig untersucht und laufend behoben. Die objektive und subjektive Sicherheit ist auf allen Fusswegverbindungen zu gewährleisten.

Kommunale Freizeitverbindung

Ergänzend zum Wanderwegnetz bilden die kommunalen Freizeitverbindungen wichtige Freizeitwege für den Fussverkehr und liegen teilweise innerhalb, teilweise ausserhalb des Siedlungsgebiets. Anders als bei den kommunalen Haupt- und Nebenverbindungen sind Freizeitverbindungen grundsätzlich nicht zu befestigen und müssen nicht hindernisfrei begehbar sein. Fokus liegt auf der Aufenthaltsqualität und der Verbindung als Erholungsraum.

4.4 Reitverkehr

Die Gemeinde Sarnen verfügt bereits über ein bestehendes Reitwegekonzept, welches die wesentlichen Verbindungen für den Reitverkehr im Gemeindegebiet festlegt. Die nachfolgenden kommunalen Festlegungen bauen auf diesem Konzept auf und überführen dessen Kerninhalte verbindlich in den kommunalen Richtplan Verkehr.

Kommunale
Festlegungen

Reitwege

Mit der Festlegung von Reitwegen sollen für das Reiten geeignete, weitläufige Verbindungen gesichert werden. Auf diesen Strecken sind die Anforderungen und Bedürfnisse der Reiterinnen und Reiter zu berücksichtigen. Hierzu gehören unter anderem weitgehend unbefestigte Wege und die Einhaltung eines ausreichenden Lichtraumprofils. Zudem sind bauliche und verkehrstechnische Einschränkungen soweit möglich zu vermeiden.

Reitwege sind im Normalfall bestehende, für das Reiten geeignete Wald- und Flurwege ohne Hartbelag. Die Bezeichnung eines Weges als Reitweg bedeutet, dass darauf kein Reitverbot ausgesprochen werden kann und bei Aufhebung oder Asphaltierung ein geeigneter Ersatzweg festgelegt wird.

4.5 Veloverkehr

Die Bedeutung des Veloverkehrs ist in den letzten Jahren und insbesondere im Zusammenhang mit dem e-Bike stetig gestiegen. Das Velo ist ressourceneffizientes Verkehrsmittel und optimal auf Wege von kurzer und mittlerer Distanz ausgerichtet. Besonders in flachen Gebieten bietet der Veloverkehr eine attraktive Alternative zu den übrigen Verkehrsmitteln. Beim Veloverkehr wird zwischen Alltagsnetz und Freizeitnetz unterschieden. Während beim Alltagsnetz der Fokus auf dem Weg zum Ziel liegt, wird beim Freizeitnetz vom Weg als Ziel ausgegangen. Das Velowegnetz für den Alltag sowie die dazugehörige Infrastruktur richten sich an eine breite Nutzergruppe. Im Gegensatz dazu ist das Freizeitnetz gezielt auf spezifische Zielgruppen ausgerichtet. Es beinhaltet Routen für das Velowandern und Mountainbiken.

Mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über Velowege (Veloweggesetz) Anfang 2023 sind die Kantone dazu verpflichtet, ihre bestehenden und geplanten Velowegnetze für den Alltag und für die Freizeit in behördenverbindlichen festzuhalten und darauffolgend auch umzusetzen. Im Kantonalen Richtplan Veloverkehr (in Vernehmlassung) sowie im Kantonalen Richtplan Mountainbike (in Vernehmlassung) werden die kantonalen Velowegnetze (Alltagsnetz, Velowandernetz, Mountainbikenetz) festgesetzt. Diese sind als übergeordnete Grundlagen nachfolgend aufgeführt und bilden die Basis für die Festlegung des kommunalen Velowegnetzes. Die kommunalen Verbindungen bilden eine Ergänzung zum kantonal festgelegten Velowegnetz. Anders als auf kantonaler Ebene wird beim kommunalen Velowegnetz weder zwischen Alltag und Freizeit noch zwischen verschiedenen Verbindungstypen (Haupt- und Nebenverbindung) unterschieden.

Übergeordnete
Festlegungen

Kantonale Hauptverbindungen

Die Hauptverbindungen bilden das Rückgrat des Velowegnetzes. Sie erschliessen alle regional bedeutenden Zentren und Zielorte. Diese Routen sind in der Regel direkt geführt, ermöglichen eine zügige und möglichst unterbrechungsfreie Fahrt. Aufgrund ihrer zentralen Funktion ist für Hauptverbindungen ein hoher Ausbaustandard erforderlich. Sie liegen in der Zuständigkeit des Kantons unabhängig vom Strasseneigentum.

Kantonale Nebenverbindungen

Kantonale Nebenverbindungen ergänzen das Velowegnetz durch lokale Anschlüsse an kommunal wichtige Ziele. Sie ermöglichen die Anbindung kleinerer Ortschaften und sorgen innerhalb von Siedlungsgebieten häufig für tangentielle Verbindungen. Damit tragen sie wesentlich zur flächendeckenden Erschliessung bei. Sie liegen in der Zuständigkeit des Kantons und führen entlang oder auf Kantonsstrassen.

Kommunale Nebenverbindungen

Kommunale Nebenverbindungen ergänzen das Velowegnetz innerhalb der Gemeinden. Sie liegen in der Zuständigkeit der Gemeinde, obschon sie übergeordnet durch den Kanton als Festlegung gelten. Sie führen entlang oder auf Gemeindestrassen. Nachfolgende Erläuterungen zu den kommunalen Festlegungen gelten ebenfalls für die kommunalen Nebenverbindungen.

Velowandern / Freizeitrouten

Das Velowandernetz besteht aus verschiedenen Velolandrouten lokaler, regionaler und nationaler Bedeutung sowie weiteren kantonalen Freizeitrouten. Bei den Freizeitrouten werden primär vorhandene Strukturen genutzt. Daher ergibt sich bei diesen Routen vor allem eine Signalisationsaufgabe. Während der Kanton für die Planung der Signalisation zuständig ist, sind die Gemeinden für die Umsetzung vor Ort besorgt.

Mountainbike

Ergänzend zu den Freizeitrouten bzw. Verbindungen des Velowandern setzt der Kanton Mountainbike-Routen fest. Im Mountainbike-Netz wird zwischen verschiedenen Wegkategorien und Schweregraden entschieden. Die Mountainbike-Wege sind in der Regel Naturtrails mit wenigen baulichen Eingriffen. Anlage, Unterhalt und Signalisation der Wege sind Aufgabe der Einwohnergemeinde. Diese sorgen für die freie Befahrbarkeit der Wege und sichern deren öffentliche Benützung ab. Bei Überlagerung mit dem Wanderwegnetz ist die Koexistenz zu berücksichtigen und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Ergänzende kommunale Verbindungen

Die kommunalen Verbindungen ergänzen das übergeordnete Netz und sichern die Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde. Durch die Verbindung der verschiedenen Ortsteile und Quartiere sowie die Anbindung der wichtigsten öffentlichen Einrichtungen und Zielorte kann die Erreichbarkeit mit dem Velo flächendeckend sichergestellt werden. Die Festlegung dieses Netzes bildet die Grundlage für die verkehrssichere Ergänzung und Ausgestaltung der Verbindungen, für den Bau der Anlagen und für die Markierung. Trasseesicherung, Bau und Unterhalt der kommunalen Anlagen gehen zulasten der Gemeinde. Wo Wegrechte fehlen, sind diese mit der Grundeigentümerschaft auszuhandeln. Fehlende Verbindungen (geplante Festlegungen) sind einerseits im Sinne des Wegrechts zu sichern und andererseits baulich zu erstellen.

Velowege sind nach Möglichkeit homogen und mindestens nach den aktuellen Standards und gültigen Normen auszugestalten. Der Veloverkehr ist grundsätzlich getrennt vom motorisierten Verkehr sowie dem Fussverkehr zu führen. Die Verbindungen sind zu allen Tages- und Jahreszeiten sicher befahrbar zu halten. Falls die Nutzung zeitlich eingeschränkt ist, soll eine Alternativroute in zumutbarer Distanz zur Verfügung stehen. Schwachstellen und Sicherheitsdefizite werden regelmässig untersucht und laufend behoben. Die subjektive und objektive Sicherheit ist auf allen Velowegverbindungen zu gewährleisten.

Öffentliche Veloabstellplätze

Veloparkierungsanlagen sind Teil des Velowegnetzes und Grundlage für die Velonutzung. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit gilt es, Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl und Qualität zur Verfügung zu stellen. Die Festlegung bildet die Voraussetzung für die Sicherung von Veloparkierungsanlagen im öffentlichen Interesse. Die Einwohnergemeinde ist für die bedarfsgerechte Erstellung, den Unterhalt und die Kennzeichnung der Veloparkierungsanlagen im öffentlichen Raum zuständig. Sie sorgt für eine regelmässige Überprüfung des Bedarfs und bei festgestellten Defiziten für einen bedarfsgerechten Ausbau des Angebots.

Weiter sichert die Gemeinde die bedarfsgerechte Erstellung von Veloabstellplätzen bei Wohnbauten, Arbeitsplätzen und Dienstleistungsangeboten. Dies erfolgt mittels Festsetzung einer Erstellungspflicht von Veloparkplätzen im Bau- und Zonenreglement. Die Zahl an Mindestparkplätzen ist dabei den aktuellen VSS-Normen und kantonalen Richtlinien zu entnehmen.

5 Massnahmen/ Handlungsanweisungen

5.1 Erläuterungen Massnahmendokumentation

Die Handlungsanweisungen / Massnahmen richten sich an die Gemeinde Sarnen eingestuft nach Koordinationsstand und zeitlicher Priorität (Realisierungshorizont). Zudem sind pro Massnahme Koordinationshinweise (Verlinkung zu weiteren Massnahmen oder Projekten) aufgeführt. Diese Angaben dienen der Gemeinde bei nachfolgenden Planungsschritten. Die Massnahmen / Handlungsanweisungen umfassen nicht nur konkrete Projekte, sondern können auch Prozesse, Organisationshinweise oder Erarbeitung von Studien beschreiben. Federführung der Massnahme liegt nicht immer bei der Gemeinde selbst, diese hat jedoch die Umsetzung der Massnahme anzustreben.

Gliederung

Die Massnahmen werden nach Verkehrsart wie folgt gegliedert:

- | | |
|-----------|---|
| MV | Massnahmen Strassenverkehr und Parkierung / motorisierter Verkehr <ul style="list-style-type: none">– Anpassung Strassennetz– Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung– Weitere Massnahmen Strassenverkehr |
| ÖV | Massnahmen öffentlicher Verkehr <ul style="list-style-type: none">– Verbesserung / Überarbeitung ÖV-Angebot– Anpassung und Aufwertung Infrastruktur |
| FV | Massnahmen Fussverkehr <ul style="list-style-type: none">– Allgemeine Massnahmen Fussverkehr– Schliessung Netzlücken Fussverkehr |
| VV | Massnahmen Veloverkehr <ul style="list-style-type: none">– Allgemeine Massnahmen Veloverkehr– Schliessung Netzlücken Veloverkehr– Aufwertung Veloverbindung– Weitere Massnahmen Veloverkehr |

Koordinationsstand

Pro Massnahme wird der Koordinationsstand wie folgt unterschieden:

- Als **Festsetzung** werden jene Vorhaben behandelt, deren Standort abschliessend bestimmt werden und Vorhaben, bei denen der raumplanerische Abwägungsprozess abgeschlossen ist. Dies bedeutet, dass alle Interessen bekannt sind und in Kenntnis derselben entschieden werden kann.
- Als **Zwischenergebnis** werden Richtplaninhalte behandelt, bei denen der Interessenabwägungsprozess noch nicht abgeschlossen ist, bei denen noch Varianten ausdiskutiert bzw. Grundlagen analysiert oder aufgearbeitet werden müssen.
- Als **Vororientierung** werden langfristige Aufgaben behandelt oder Vorhaben, bei denen die Entscheidungsgrundlagen noch weitgehend fehlen.

Realisierungshorizont

Bei den einzelnen Massnahmen sind im Sinne einer Zielsetzung Realisierungsfristen festgelegt. Unter den festgelegten Fristen werden folgende Zeithorizonte verstanden:

- **Kurzfristig:** bis 5 Jahre
- **Mittelfristig:** bis 10 Jahre
- **Langfristig:** länger als 10 Jahre
- **Laufend:** Daueraufgabe

5.2 Massnahmen Strassenverkehr und Parkierung / Motorisierter Verkehr

Nachfolgend sind alle Massnahmen im Bereich Strassenverkehr und Parkierung aufgeführt. Die verortbaren Massnahmen sind zudem in der Richtplankarte dargestellt. Plan und Tabellen dienen der Gemeinde als Übersicht und Instrument zur Umsetzungsplanung.

Anpassung Strassennetz

MV_01 Revision Strassenreglement (u.a. Klassierung Gemeindestrassen)

Im Rahmen der Richtplanrevision wurden einzelne Gemeindestrassen umklassiert. Die Gemeinde passt die Strassenklassierung im Strassenreglement entsprechend Richtplankarte an. Gleichzeitig aktualisiert die Gemeinde das Strassenreglement generell gemäss aktuellen kantonalen Richtlinien / Gesetzen und gültigen Normen.

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	–
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurzfristig

MV_02 Sperrung Landenbergstrasse für motorisierten Verkehr

Die Gemeinde sperrt die Landenbergstrasse (aktuell Führung im Einbahnregime bei Tempo 30) für den motorisierten Verkehr, was die Öffnung der Strasse für den Veloverkehr im Gegenverkehr sowie die Erstellung einer sicheren Fuss- und Velowegverbindung ermöglicht.

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Koordination	– VV_09
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurzfristig

MV_03 Spange AZ Foribach

Im Rahmen der Planung des AZ Foribach erstellt die Gemeinde eine geeignete und direkte Erschliessung des Gebiets ab Hauptstrassennetz, so dass die Gemeindestrassen nicht zusätzlich belastet werden.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– FV_06 / VV_08
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittelfristig (im Rahmen AZ Foribach)

MV_04 Halbanschluss Sarnen Nord (Kernmatt)

Die Gemeinde setzt sich für die Erstellung eines Halbanschlusses in Sarnen Nord (Kernmatt) ein. Die direkte Anbindung des Arbeitsschwerpunkts Sarnen Nord an das übergeordnete Strassennetz (Hochleistungsstrasse) führt zu einer Entlastung der Kantons- und Gemeindestrassen im Raum. Im Rahmen der Planung setzt sich die Gemeinde für einen geeigneten Anschluss ans bestehende Strassennetz ein.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	–
Federführung	Bund (ASTRA)
Realisierung	Langfristig

Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung

MV_05 Verkehrsberuhigung der Wohnquartiere (Einführung Tempo 30)

Im Rahmen des Grundsatzes flächendeckende Einführung Tempo 30 in Wohnquartiere, verfügt die Gemeinde auf den Erschliessungsstrassen innerhalb der Wohnquartiere Tempo 30-Zonen. Die Gemeinde prüft eine geeignete Zoneneinteilung und Standorten von Zonentoren. Bestehende Tempozonen sind zu berücksichtigen. Im Zusammenhang prüft die Gemeinde mögliche zusätzliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Wohnquartieren oder Umgestaltung betroffener Gemeindestrassen. Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind zu berücksichtigen.

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Koordination	– FV_01 / VV_03 – VV_02
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurzfristig

MV_06 Aufwertung und Umgestaltung Brünigstrasse (siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt Sarnen Dorf)

Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung und Umgestaltung der Brünigstrasse ein, damit eine siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt in Sarnen Dorf entsteht. Insbesondere auf zentralen Abschnitten und unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen ist der Aufenthaltsqualität im Raum besondere Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Umgestaltung sind die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen und vorhandene Schwachstellen und Sicherheitsdefizite zu beheben.

Erste Massnahmen, welche im Rahmen der Umsetzung BGK Brünigstrasse bereits erfolgen, sind zu untersuchen und zu erweitern bzw. mögliche Anpassungen vorzunehmen.

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Koordination	– FV_01 / VV_03 – VV_01
Federführung	Kanton
Realisierung	Kurzfristig

MV_07 Aufwertung und Umgestaltung Schwanderstrasse (siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt Stalden)

Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung und Umgestaltung der Schwanderstrasse ein, damit eine siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt in Stalden entsteht. Insbesondere auf zentralen Abschnitten und unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (u.a. Schule) ist der Aufenthaltsqualität im Raum besonders Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Umgestaltung sind die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen und vorhandene Schwachstellen und Sicherheitsdefizite zu beheben.

Im Rahmen der Umgestaltung ist die Anpassung des Temporegimes auf zentralem Abschnitt (Einführung Tempo 30-Strecke) zu prüfen.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– FV_01 / VV_03 – VV_01
Federführung	Kanton
Realisierung	Mittelfristig

MV_08 Aufwertung und Umgestaltung Wilerstrasse (siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt Wilen)

Die Gemeinde setzt sich für eine Aufwertung und Umgestaltung der Wilerstrasse ein, damit eine siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt in Wilen entsteht. Insbesondere auf zentralen Abschnitten und unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (u.a. Schule) ist der Aufenthaltsqualität im Raum besondere Rechnung zu tragen. Im Rahmen der Umgestaltung sind die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen und vorhandene Schwachstellen und Sicherheitsdefizite zu beheben.

Im Rahmen der Umgestaltung ist die Anpassung des Temporegimes auf zentralem Abschnitt (Einführung Tempo 30-Strecke) zu prüfen.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– FV_01 / VV_03 – VV_01
Federführung	Kanton
Realisierung	Mittelfristig

MV_09 Aufwertung und Umgestaltung Wiler- und Oberwilerstrasse (siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt Wilerbad und Oberwilen)

Im Rahmen einer Aufwertung der Wiler-/Oberwilerstrasse zu siedlungsverträglichen Ortsdurchfahrten prüft die Gemeinde eine Umgestaltung der Strasse. Insbesondere auf zentralen Abschnitten und unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen (u.a. Schule) ist der Aufenthaltsqualität im Raum besondere Rechnung zu tragen. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind zu berücksichtigen und vorhandene Schwachstellen und Sicherheitsdefizite zu beheben.

Die Anpassung des Temporegimes auf zentralem Abschnitt (Einführung Tempo 30-Strecke) ist zu prüfen.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– FV_01 / VV_03 – VV_02
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittelfristig

MV_10 Aufwertung und Umgestaltung Dörflistrasse Kägiswil (siedlungsverträglicher Betrieb und Gestaltung)

Die Dörflistrasse ist im Rahmen einer Aufwertung und Umgestaltung siedlungsverträglich zu betreiben (Einführung Tempo 30) und gestalten. Dabei sind die angrenzenden Nutzungen zu berücksichtigen. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind zu berücksichtigen und vorhandene Schwachstellen und Sicherheitsdefizite zu beheben.

Die Gemeinde erarbeitet ein Betriebs- und Gestaltungskonzept.

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	– MV_12 – FV_01 / VV_03 – VV_02
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurzfristig

MV_11 Aufwertung und Umgestaltung Schwarzenbergstrasse (siedlungsverträglicher Betrieb und Gestaltung)

Die Schwarzenbergstrasse ist im Rahmen einer Aufwertung und Umgestaltung siedlungsverträglich zu betreiben (Einführung Tempo 30) und gestalten. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs (insbesondere im Zusammenhang mit Schulwegen) sind zu berücksichtigen und vorhandene Schwachstellen und Sicherheitsdefizite zu beheben.

Die Gemeinde erarbeitet ein Betriebs- und Gestaltungskonzept.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– MV_12 – FV_01 / VV_03 – VV_02
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittelfristig

MV_12 Aufwertung und Umgestaltung Knoten Brünigstrasse/ Schwarzenbergstrasse/ Dörflistrasse Kägiswil

Der Doppelknoten Brünigstrasse / Schwarzenbergstrasse / Dörflistrasse weist zahlreiche Schwachstellen und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr auf. In der Zusammenarbeit mit dem Kanton gestaltet die Gemeinde den Doppelknoten um und wertet ihn auf. Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind zu berücksichtigen und vorhandene Schwachstellen und Sicherheitsdefizite zu beheben. Die Anbindung der Strassen und deren Betrieb / Gestaltung sind zu berücksichtigen.

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Koordination	– MV_10 – MV_11 – FV_01 / VV_03 – VV_01 / VV_02
Federführung	Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton
Realisierung	Mittelfristig

MV_13 Aufwertung und Umgestaltung Bahnhofstrasse / Bahnhofplatz / Grossgasse (siedlungsverträglicher Betrieb und Gestaltung)

Der Bahnhofplatz inkl. Bahnhofstrasse und Grossgasse ist im Rahmen einer Aufwertung siedlungsverträglich zu gestalten und betreiben (Einführung Tempo 30). Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs (insbesondere im Zusammenhang mit der Erschliessung des Bahnhofs und der Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrum) sind zu berücksichtigen und vorhandene Schwachstellen und Sicherheitsdefizite zu beheben.

Erste Massnahmen, welche im Zusammenhang mit dem BGK Brünigstrasse umgesetzt wurden, sind zu berücksichtigen, wobei deren Wirkung zu überprüfen und die entsprechenden Massnahmen anzupassen bzw. zu erweitern sind.

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Koordination	– MV_06 – FV_01 / VV_03 – VV_02
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittelfristig

MV_14 Umgestaltung Kägiswilerstrasse (Verbesserung Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr)

Die Kägiswilerstrasse weist verschiedene Schwachstellen und Sicherheitsdefizite für den Fuss- und Veloverkehr auf. Die Gemeinde behebt bestehende Schwachstellen zur Verbesserung der Strassenraumgestaltung. Im Rahmen der Überarbeitung sind die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– FV_01 / VV_03 – VV_02
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Langfristig

MV_15 Aufwertung und Umgestaltung Marktstrasse prüfen

Im Sinne der Aufwertung des Zentrums sowie in Koordination mit dem Entwicklungsgebiet Marktplatz / Sarnencenter prüft die Gemeinde eine Aufwertung und Umgestaltung der Marktstrasse. Dabei sind die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und die angrenzenden Nutzungen zu berücksichtigen. Bekannte Schwachstellen und Sicherheitsdefizite sind im Rahmen der Umgestaltung zu beheben.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– FV_01 / VV_03 – VV_02
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittelfristig

MV_16 Aufwertung und Umgestaltung Dorfplatz Sarnen prüfen

Im Sinne einer Aufwertung des Zentrums und Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Räume prüft die Gemeinde eine Aufwertung und Umgestaltung des Dorfplatzes Sarnen. Grundlage einer Aufwertung bildet eine Anpassung der Parkplatzsituation auf dem Dorfplatz sowie die Umgestaltung der Brünigstrasse als siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrt. Zur Gewährleistung eines attraktiven Aufenthaltsraumes sind die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen sowie der Bevölkerung miteinzubeziehen.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– MV_06 – MV_18
Federführung	Kanton in Zusammenarbeit mit Gemeinde
Realisierung	Mittelfristig

MV_17 Aufwertung und Umgestaltung Dorfplatz Kägiswil prüfen

Im Sinne einer Aufwertung des Zentrums und Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Räume prüft die Gemeinde eine Aufwertung und Umgestaltung des Dorfplatzes Kägiswil. Diese erfolgt im Zusammenhang mit einer möglichen Überbauung Pfruendmatt. Zur Gewährleistung eines attraktiven Aufenthaltsraumes sind die Bedürfnisse der angrenzenden Nutzungen sowie der Bevölkerung miteinzubeziehen. Erste Aussagen liefert die Ortsbauliche Studie aus dem Jahr 2025.

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Koordination	– Überbauung Pfruendmatt – MV_10
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittelfristig

Parkierung

MV_18 Zukunft Parkieren Sarnen Zentrum prüfen

Das Zentrum Sarnen wird aktuell stark von Parkplätzen geprägt. Im Sinne einer Attraktivitätssteigerung des Zentrums mit möglicher Umgestaltung verschiedener Strassenräume und Plätze, gilt es die aktuelle Parkplatzsituation im Zentrum zu überprüfen und Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit zu erarbeiten.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– MV_16 – MV_19
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurzfristig

MV_19 E-Ladeinfrastruktur

Die E-Mobilität entwickelt sich laufend voran, was den Bedarf an Ladeinfrastruktur erhöht. Bereits heute besteht ein Angebot auf privaten und öffentlichen Parkplätzen. Die Gemeinde Sarnen erstellt ein Konzept, welches die Ausbaumöglichkeiten auf öffentlichen Parkplätzen differenziert nach Ladetypen und Zeithorizonten aufzeigt.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– MV_18
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurzfristig

Weitere Massnahmen Strassenverkehr

MV_20 Verkehrsdaten

Verkehrsdaten wurden bislang nicht einem einheitlichen System folgend erhoben. Der Kanton plant eine zentrale Plattform, auf der die erhobenen Verkehrsmengen auf nationalen, kantonalen und kommunalen Strassen und Verkehrswegen abgreifbar sind. Die Gemeinde Sarnen unterstützt den Kanton bei dieser Koordinationsaufgabe und erhebt in regelmässigen Abständen auf den eigenen Strassenabschnitten das Verkehrsaufkommen. Nebst dem Strassenverkehr wird auch der Velo- und Fussverkehr abgebildet.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	–
Federführung	Kanton
Realisierung	Kurzfristig

MV_21 Kapazitätssteigerung Nordstrasse

Die Nordstrasse ist eine zentrale Achse in der Gemeinde Sarnen, auf welcher bereits heute ein hohes Verkehrsaufkommen verzeichnet wird. Künftige Entwicklungen, u.a. die AZ Foribach, werden das Verkehrsaufkommen weiter erhöhen. Für eine langfristig verträgliche Entwicklung dieser Achse werden Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens sowie zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Rahmen eines Konzepts geprüft. Dabei ist die Einrichtung einer Lichtsignalanlage als Option zu berücksichtigen, sofern andere Massnahmen zu wenig Wirkung zeigen sollten.

Koordinationsstand	
Koordination	– AZ Foribach – VV_01 – VV_02
Federführung	Kanton
Realisierung	Mittel- bis langfristig

MV_22 Erschliessungskonzept REGA

Mit der Umnutzung des Flugplatzes Kägiswil und Ansiedlung der REGA kommt es zu einer Veränderung der Erschliessungsanforderungen des Gebiets. Als REGA-Standort erhält der Flugplatz eine erhöhte Bedeutung als Arbeitsplatzgebiet. Damit die Auswirkungen der neuen Entwicklungen und des daraus generierten erhöhten Verkehrspotentials gelenkt werden können, ist vorgängig an die Umsiedlung der REGA ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten gem. BZR Gemeinde Sarnen. Dies umfasst bauliche und betriebliche Massnahmen und zeigt insbesondere den Bedarf an Infrastrukturanlagen und Angebote für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr sowie MIV und Sharing zu erstellen (siehe weitere Massnahmen). Die Gemeinde verlangt als eine Massnahme des Mobilitätskonzepts ein Mobilitätsmanagement zur Lenkung der Verkehrswege auf ressourcenschonende Verkehrsmittel, welches behördenverbindlich eingeführt und deren Wirkung regelmässig überprüft wird.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– ÖV_01 – FV_13 – VV_10
Federführung	Bund (BAZL), Kanton
Realisierung	Kurzfristig (im Rahmen Ansiedlung REGA)

5.3 Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Nachfolgend sind alle Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr aufgeführt. Abgesehen von den geplanten Haltestellen sind die Massnahmen nicht in der Richtplankarte verortet. Plan und Tabellen dienen der Gemeinde als Übersicht und Instrument zur Umsetzungsplanung.

Verbesserung / Überarbeitung ÖV-Angebot

ÖV_01 Reaktivierung Buslinie entlang Brünigstrasse zwischen Sarnen Dorf-Kreuzstrasse

Im Rahmen eines Buskonzepts sollen verschiedene Varianten geprüft, kalkuliert und eine Bestvariante ausgewählt werden. In diesem Prozess sind die Zweckmässigkeit für die REGA sowie der Nutzen für die umliegenden Gebiete (bspw. Bitzighofen) entlang einer Buslinie zu berücksichtigen sowie die die übrigen Buslinien mitzudenken.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– MV_22 – FV_13 – VV_10
Federführung	Kanton in Zusammenarbeit mit Gemeinde, REGA / Bund und Transportunternehmen.
Realisierung	Kurzfristig (im Rahmen Ansiedlung REGA)

ÖV_02 Verbesserung ÖV-Erschliessung Seefeld

Die Gemeinde setzt sich ein, dass das Seefeld besser mit dem öffentlichen Verkehr angeschlossen wird, unter Berücksichtigung des vorhandenen Potentials. Im Rahmen eines gemeinsam erarbeiteten Buskonzepts ist eine ÖV-Anbindung des Seefelds zu entwickeln, wobei die bestehenden Buslinien mitberücksichtigt werden. Die Gemeinde erstellt eine Bushaltestelle im Bereich der Badi.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	–
Federführung	Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton und Transportunternehmen
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig

Anpassung und Aufwertung Infrastruktur

ÖV_03 Aufwertung und Umgestaltung Bushaltestellen

Die Gemeinde untersucht alle Bushaltestellen auf dem Gemeindegebiet auf Hindernisfreiheit, Sicherheit und Attraktivität. Die Gemeinde wertet mangelhafte Bushaltestellen situationsgerecht auf (u.a. Beschilderung, Beleuchtung, Überdachung, Möblierung wie Sitzgelegenheit etc.). Die Gemeinde gestaltet alle Bushaltestellen entlang Gemeindestrassen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) um und setzt sich dafür ein, dass der Kanton die Haltestellen entlang Kantonsstrassen gemäss BehiG umgestaltet. Erste Hinweise zu Sicherheitsdefiziten wurden bereits im Rahmen der kommunalen Schwachstellenanalyse ermittelt.

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Koordination	– Anstehende Strassensanierungen / Strassenbauprojekte
Federführung	Gemeinde / Kanton
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig

ÖV_04 Doppelspurausbau Bahnlinie Sarnen Nord-Alpnach

Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass zwischen Sarnen Nord und Alpnach die Bahnlinie doppelspurig ausgebaut wird, damit ein Angebotsausbau möglich wird. Die Planung ist bereits laufend, die Umsetzung folgt.

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	–
Federführung	Kanton / Zentralbahn
Realisierung	Kurzfristig

ÖV_05 Zukunft S-Bahn Sarnen

In Koordination mit der Raumentwicklung wird die Zukunft der S-Bahn in Sarnen auf der Linie S5 Luzern-Giswil ganzheitlich gedacht. Mögliche Gebietsentwicklungen oder die Verknüpfung von Bus- und Bahnangeboten mit nachweislich grossem Fahrgästepotenzial können die Thematik weiterer S-Bahn-Haltestellen (bspw. Seefeld, Reaktivierung Bahnhof Kägiswil) aufbringen. Die Gemeinde Sarnen bringt dies beim Kanton und dem Transportunternehmen Zentralbahn für die Bahnplanung ein.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– ÖV_03
Federführung	Kanton / Zentralbahn
Realisierung	Langfristig

5.4 Massnahmen Fussverkehr

Nachfolgend sind alle Massnahmen im Bereich Fussverkehr aufgeführt. Die Netzlücken sind zudem in der Richtplankarte verortet. Plan und Tabellen dienen der Gemeinde als Übersicht und Instrument zur Umsetzungsplanung.

Allgemeine Massnahmen Fussverkehr

FV_01 Behebung Schwachstellen Fussverkehr gemäss Priorisierung

Die im Rahmen der kommunalen Schwachstellenanalyse erhobenen Schwachstellen sind zu beheben und die Sicherheitsdefizite zu minimieren. Ergänzend sind die Fussverkehrsverbindungen und -infrastrukturen laufend auf Schwachstellen zu überprüfen und Sicherheitsdefizite zu minimieren.

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	– Anstehenden Strassensanierungen / Strassenbauprojekte – Diverse MV-Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung – VV_03
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Laufend (Daueraufgabe)

FV_02 Signalisation Fusswege

Die Gemeinde und der Kanton signalisieren und markieren das Fusswegnetz. Die Signalisation ermöglicht eine aktive Lenkung des Fussverkehrs zur Verminderung des Konfliktpotentials mit anderen Verkehrsteilnehmenden.

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	– FV_07 – FV_08 – FV_10 – FV_13
Federführung	Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton
Realisierung	Laufend (mit Realisierung Netzerweiterungen)

Schliessung Netzlücken Fussverkehr

FV_03 Aaweg Hofmatt - Kirchstrasse

Die Gemeinde erstellt einen Weg entlang der Sarneraa und sichert sich die fehlenden Wegrechte. Neuanlagen im Gewässerraum haben zwingend einen Naturbelag aufzuweisen.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– Massnahmen Hochwasserschutz Sarneraa – Überbauung Hofmatt
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittelfristig

FV_04 Fusswegverbindung Kirchstrasse bis Sarneraa-Weg inkl. Fussverkehrsbrücke

Die Gemeinde erstellt einen Weg zwischen Kirchstrasse und Fussweg entlang Sarneraa (Südseite des Flusses) inkl. Fusswegbrücke über Sarneraa und sichert die fehlende Wegrechte.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– Massnahmen Hochwasserschutz Sarneraa – Überbauung Hofmatt
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittelfristig

FV_05 Fusswegverbindung Bahnhof – Professorenweg

Eine direkte Fusswegverbindung zum Bahnhof ist im Zusammenhang mit der Überbauung Feld (Quartierplan) anzustreben. Die Gemeinde erstellt einen Weg zwischen Gesellenweg / St. Antonistrasse und Professorenweg und sichert die entsprechenden Wegrechte. Planung und Umsetzung erfolgt zusammen mit der Velowegverbindung.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– Überbauung Hostett / Feld – VV_06 – FV_05 / VV_07
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Langfristig (im Rahmen Überbauung)

FV_06 Fusswegverbindung Professorenweg - Enetriederstrasse

Eine direkte Fusswegverbindung zum Bahnhof ist im Zusammenhang mit der Überbauung der Parzelle anzustreben. Die Gemeinde erstellt einen Weg zwischen Professorenweg und Enetriederstrasse inkl. Anbindung an Feldheim und sichert die entsprechenden Wegrechte. Planung und Umsetzung erfolgt zusammen mit der Velowegverbindung.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– Überbauung Feld Parzelle Nr. 4281 und Nr. 2768 – VV_07 – FV_04 / VV_06
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Langfristig (im Rahmen Überbauung)

FV_07 Fusswegverbindung Foribach-Feld

Mit der Planung des Arbeitsgebiets AZ Foribach erstellt die Gemeinde eine Fusswegverbindung zwischen Türlacherweg und Büntenstrasse inkl. Anbindung an Kreisel Sarnerstrasse/ Enetriederstrasse und sichert die entsprechenden Wegrechte. Planung und Umsetzung erfolgt zusammen mit der Velowegverbindung.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– Planung AZ Foribach – MV_03 – VV_08
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Langfristig (im Rahmen AZ Foribach)

FV_08 Fusswegverbindung Sarneraa Bitzighofen-Schwanderstrasse

Die Gemeinde erstellt einen zusätzlichen Weg entlang der Sarneraa via Felsenheim und sichert sich die fehlenden Wegrechte. Neuanlagen im Gewässerraum haben zwingend einen Naturbelag aufzuweisen.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	–
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittel- bis langfristig

FV_09 Trottoir Schwanderstrasse

Die Gemeinde setzt sich für eine sichere und durchgehende Fussverkehrsinfrastruktur entlang der Schwanderstrasse ein, um die Anbindung der Ortsteile Ramersberg und Stalden an Sarnen Dorf zu gewährleisten. Auf die Anbindung der Bushaltestellen inkl. gesicherten Warteräumen ist besondere Beachtung zu schenken.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– MV_07 – ÖV_03 – FV_01
Federführung	Kanton in Zusammenarbeit mit Gemeinde
Realisierung	Langfristig

FV_10 Seeufernaher Weg

Die Gemeinde erstellt einen seeufernahen Fussweg zwischen Sarnen und Oberwilen Sagenmatt und sichert sich die fehlenden Wegrechte. Der Weg dient als Wanderweg / kommunale Freizeitverbindung und steigert die Attraktivität als Naherholungsgebiet. Im Bereich bebauter Gebiete soll der Weg auf bestehenden Wegen geführt werden. Zwischen den bebauten Gebieten sind die Abschnitte mit einem Naturbelag zu erstellen. Auf ökologisch wertvolle und empfindliche Uferbereiche wird Rücksicht genommen. Es wurden bereits erste Grundlagen erarbeitet und die Lage verschiedener Abschnitte festgelegt.

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Koordination	– FV_14
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittel- bis langfristig

FV_11 Fusswegverbindung Forststrasse (Oberwilenstrasse)

Die Gemeinde prüft eine Fusswegverbindung entlang der Forststrasse (Oberwilenstrasse ab Sagenmatt), wobei aufgrund der Lage im Wald keine Verbreiterung bzw. zusätzliche Infrastruktur angedacht ist. Es wird eine saisonale und auf Wochenenden beschränkte Sperrung der Strasse für den motorisierten Verkehr geprüft. Planung und Umsetzung erfolgt zusammen mit der Velowegverbindung.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– VV_12
Federführung	Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinde Giswil
Realisierung	Langfristig

FV_12 Fusswegverbindung Sonnenbergstrasse prüfen / aufwerten

Die Gemeinde prüft eine direkte Fusswegverbindung zwischen Schwanderstrasse und Sonnenbergstrasse bzw. wertet die bestehende Verbindung auf und sichert sich fehlende Wegrechte. Ein sicherer Zugang zum Weg über die Schwanderstrasse ist zu berücksichtigen.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	–
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Mittelfristig

FV_13 Fusswegverbindung zum REGA-Standort

Mit der Umnutzung des Flugplatzes Kägiswil und Ansiedlung der REGA kommt es zu einer Veränderung der Erschliessungsanforderungen des Gebiets. Als REGA-Standort erhält der Flugplatz eine erhöhte Bedeutung als Arbeitsplatzgebiet. Ergänzend zur Erarbeitung des Mobilitätskonzept sind Infrastrukturanlagen und Angebote für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr sowie MIV und Sharing zu erstellen. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass das Gebiet für den Fussverkehr erschlossen wird, wobei die Anbindung von beiden Seiten (Brünigstrasse und Kägiswilerstrasse) zu beachten ist. Planung und Umsetzung erfolgen zusammen mit der Veloverbindung.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– MV_22 – ÖV_01 – VV_10
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurzfristig (im Rahmen Ansiedlung REGA)

FV_14 Umsetzung kantonale Wanderwegverbindungen gemäss Netzplan

Die Gemeinde setzt das kantonale Wanderwegnetz gemäss Netzplan um. Um die ausgewiesenen Netzlücken zu schliessen erstellt die Gemeinde Wege (inkl. Signalisation) und sichert die entsprechenden Wegrechte. Folgende Netzlücken werden geschlossen (Reihenfolge von Norden nach Süden):

- FV_14.1: Zw. Tellen und Heiligkreuz via Guggenmoos
- FV_14.2: Zw. Juchgraben und Eiwald
- FV_14.3: Zw. Ennetriederweg und Rüdli (inkl. Steg über Grosse Melchaa)
- FV_14.4: Zw. Geren und Waldheim 1 via Summerweid
- FV_14.5: Zw. Ramersrüti und Hübeli
- FV_14.6: Zw. Stockenmatt und Hohnegg
- FV_14.7: Zw. Stockenmatt und Fanghubel via Hundei
- FV_14.8: Zw. Stockenmatt und Hintergrabenstrasse via Chaltibach
- FV_14.9: Zw. Glaubenbergstrasse und Ochsenalp
- FV_14.10: Zw. Sagenmatt (Oberwil, Forst) und Giswil, Camping*

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	– FV_10
Federführung	Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton (sowie Gemeinde Giswil)*
Realisierung	Kurz- bis langfristig

5.5 Massnahmen Veloverkehr

Nachfolgend sind alle Massnahmen im Bereich Veloverkehr aufgeführt. Die verortbaren Massnahmen sind zudem in der Richtplankarte aufgeführt. Plan und Tabellen dienen der Gemeinde als Übersicht und Instrument zur Umsetzungsplanung.

Allgemeine Massnahmen Veloverkehr

VV_01 Umsetzung kantonales Velowegnetz

Die Gemeinde setzt sich ein, dass das kantonale Velowegnetz Alltag auf den Kantonsstrassen (Kantonale Hauptverbindungen und kantonale Nebenverbindungen) umgesetzt wird und sichere und durchgehende Infrastrukturen erstellt werden. Die Gemeinde setzt ein besonderes Augenmerk auf Knoten zwischen kantonalen und kommunalen Veloverbindungen und setzt sich für eine sichere und durchgehende Anbindung ein.

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	– VV_02 – VV_03
Federführung	Kanton
Realisierung	Kurz- bis langfristig (Planung bis 2027, Umsetzung bis spätestens 2042 gemäss nationalem Veloweggesetz)

VV_02 Umsetzung kommunales Velowegnetz

Die Gemeinde setzt das Velowegnetz auf den Gemeindestrassen (kommunale Nebenverbindungen, ergänzende kommunale Verbindungen) um und erstellt sichere und durchgehende Infrastrukturen. Bei Knoten zwischen kommunalen und kantonalen Verbindungen ist gemeinsam mit dem Kanton eine Lösung zu suchen.

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	– VV_01 – VV_03
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurz- bis langfristig (Umsetzung bis spätestens 2042 gemäss Veloweggesetz)

VV_03 Behebung Schwachstellen Veloverkehr gemäss Priorisierung

Die im Rahmen der kommunalen Schwachstellenanalyse erhobenen Schwachstellen sind zu beheben und die Sicherheitsdefizite zu minimieren. Ergänzend sind die Veloverkehrsverbindungen und -infrastrukturen laufend auf Schwachstellen zu überprüfen und Sicherheitsdefizite zu beheben.

Koordinationsstand	Festsetzung
--------------------	-------------

Koordination	– Anstehende Strassensanierungen / Strassenbauprojekte – Diverse MV-Massnahmen zur Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung – VV_01 – VV_02 – FV_01
Federführung	Gemeinde
Realisierung	laufend

VV_04 Signalisation Velowege

Die Gemeinde und der Kanton signalisieren und markieren das Velowegnetz, insbesondere auch Verbindungen abseits stark befahrener Kantonsstrassen. Die Signalisation ermöglicht eine aktive Lenkung des Veloverkehrs zur Verminderung des Konfliktpotentials mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Die Signalisation soll koordiniert mit der Umsetzung des kantonalen und kommunalen Velowegnetzes erfolgen.

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	– VV_01 – VV_02
Federführung	Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton
Realisierung	Laufend (im Rahmen Umsetzung Velowegnetze)

VV_05 Erstellung und Aufwertung öffentliche Veloabstellanlagen

Die Gemeinde erstellt neue qualitative öffentliche Veloabstellanlagen gemäss Richtplankarte bzw. wertet bestehende öffentliche Veloabstellanlagen qualitativ auf. Ergänzend untersucht die Gemeinde die vorhandenen Abstellanlagen auf Auslastung und überprüft im Rahmen einer räumlichen Analyse weitere Standorte möglicher Abstellanlagen. Erste Hinweise zur Aufwertung der Abstellanlagen wurden im Rahmen der durchgeführten Schwachstellenanalyse gesammelt.

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Koordination	–
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig

Schliessung Netzlücken Veloverkehr

VV_06 Velowegverbindung Bahnhof-Professorenweg

Eine direkte Velowegverbindung zum Bahnhof ist im Zusammenhang mit der Überbauung Hostett (Quartierplan Sonnenhof) anzustreben. Die Gemeinde erstellt einen Weg zwischen Gesellenweg / St. Antonistrasse und Professorenweg und sichert die entsprechenden Wegrechte. Planung und Umsetzung erfolgt zusammen mit der Fusswegverbindung.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– Überbauung Hostett / Feld – FV_04 – FV_05 / VV_07
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Langfristig (im Rahmen Überbauung)

VV_07 Velowegverbindung Professorenweg-Enetriederstrasse

Eine direkte Velowegverbindung zum Bahnhof ist im Zusammenhang mit der Überbauung der Parzelle anzustreben. Die Gemeinde erstellt einen Weg zwischen Professorenweg und Enetriederstrasse und sichert die entsprechenden Wegrechte. Planung und Umsetzung erfolgt zusammen mit der Fusswegverbindung.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– Überbauung Feld Parzelle Nr. 4281 und Nr. 2768 – FV_05 – VV_07/FV_05
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Langfristig (im Rahmen Überbauung)

VV_08 Velowegverbindung Foribach-Feld

Mit der Planung des Arbeitsgebiets AZ Foribach erstellt die Gemeinde eine Velowegverbindung zwischen Türlacherweg und Büntenstrasse inkl. Anbindung an Kreisel Sarnerstrasse/Enetriederstrasse und sichert die entsprechenden Wegrechte. Planung und Umsetzung zusammen mit Fusswegverbindung.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– Planung AZ Foribach – MV_03 – FV_06
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Langfristig (im Rahmen AZ Foribach)

VV_09 Velowegverbindung Landenbergstrasse

Die Gemeinde öffnet die bestehende Einbahnstrasse Landenbergstrasse für den Veloverkehr. Es wird eine Schliessung der Strasse für den motorisierten Verkehr geprüft und eine sichere Fuss- und Velowegverbindung hergestellt.

Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Koordination	– MV_02
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurzfristig

VV_10 Velowegverbindung zum REGA-Standort

Mit der Umnutzung des Flugplatzes Kägiswil und Ansiedlung der REGA kommt es zu einer Veränderung der Erschliessungsanforderungen des Gebiets. Als REGA-Standort erhält der Flugplatz eine erhöhte Bedeutung als Arbeitsplatzgebiet. Ergänzend zur Erarbeitung des Mobilitätskonzepts sind Infrastrukturanlagen und Angebote für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr sowie MIV und Sharing zu erstellen. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass das Gebiet für den Veloverkehr erschlossen wird, wobei die Anbindung von beiden Seiten (Brünigstrasse und Kägiswilerstrasse) zu beachten ist. Planung und Umsetzung erfolgt zusammen mit der Fusswegverbindung.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– MV_22 – ÖV_01 – FV_13
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurzfristig (im Rahmen Ansiedlung REGA)

VV_11 Umsetzung kantonale Mountainbikeverbindungen gemäss Netzplan

Die Gemeinde setzt die kantonalen Mountainbikeverbindungen gemäss Netzplan um. Um die ausgewiesenen Netzlücken zu schliessen erstellt die Gemeinde Wege und sichert die entsprechenden Wegrechte. Auf eine Entflechtung mit dem Fussverkehr (insb. mit Wanderwegen) wird geachtet. Folgende Netzlücken werden geschlossen (Reihenfolge von Norden nach Süden):

- VV_11.1: Zw. Punkt 789 und 690 (Zimmertal)
- VV_11.2: Zw. Sturm und Punkt 997 (Sarner Hohwald; nur teilw. abgebildet)
- VV_11.3: Enetriederwald bis Gritsch
- VV_11.4: Steinibachtobel (nicht abgebildet)

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	FV_14
Federführung	Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton
Realisierung	Kurz- bis langfristig

Aufwertung Veloverbindung

VV_12 Velowegverbindung Forststrasse (Oberwilenstrasse)

Die Gemeinde prüft eine Velowegverbindung entlang der Forststrasse (Oberwilenstrasse ab Sagenmatt), wobei aufgrund der Lage im Wald keine Verbreiterung bzw. zusätzliche Infrastruktur angedacht ist. Es wird eine saisonale und auf Wochenenden beschränkte Sperrung der Strasse für den motorisierten Verkehr geprüft. Planung und Umsetzung erfolgt zusammen mit der Fusswegverbindung.

Koordinationsstand	Vororientierung
Koordination	– FV_10
Federführung	Gemeinde in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinde Giswil
Realisierung	Langfristig

Weitere Massnahmen Veloverkehr

VV_13 Anpassung Richtlinien private Veloabstellplätze

Die Gemeinde passt die Mindestanzahl private Veloabstellplätze in der BZR in Anlehnung an aktuelle Normen und kantonalen Richtlinien an.

Koordinationsstand	Festsetzung
Koordination	–
Federführung	Gemeinde
Realisierung	Kurzfristig (Im Rahmen Revision BZR)

6 Monitoring und Controlling

Die Massnahmen des Verkehrsrichtplans sind periodisch zu überprüfen.

Operatives Controlling

Mit einem periodischen operativen Controlling (kurze Wirkungsanalyse, überschaubare Vollzugskontrolle) informiert der Bereich Infrastruktur und Raumentwicklung den Einwohnergemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung. Die Massnahmen werden bei Bedarf angepasst und nachgeführt.

Strategisches Controlling

Anlässlich eines alle vier Jahre durchzuführenden strategischen Controllings werden die Validität und das Erreichen der Verkehrspolitischen Ziele (Kapitel 3) analysiert. Der Einwohnergemeinderat stellt die Koordination mit den Legislaturzielen sicher und beauftragt für das strategische Controlling die strategische Planungskommission oder eine andere vom Einwohnergemeinderat bestimmte Kommission.

Abkürzungen / Glossar

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz (Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen)
BZR	Bau- und Zonenreglement
FWG	Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege
GVK	Gesamtverkehrskonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RPG	Raumplanungsgesetz (Bundesgesetz über die Raumplanung)
RPV	Raumplanungsverordnung
VSS	Schweizer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

Anhang

Anhang 1: Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr

Anhang 2: Richtplankarte Fussverkehr und Reitwege

Anhang 3: Richtplankarte Veloverkehr

