

**Einwohnergemeinde
Fachbereich Bau/Raumentwicklung**

6061 Sarnen
www.sarnen.ch



**Zonenplan- und Quartierplanänderung "Im Feld"
Bericht zum Mitwirkungs- und Vorprüfungsverfahren**

Oktober 2024



Impressum:

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

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Mitwirkung und Vorprüfung zum Quartierplan	4
2.1	Thema Mobilitätskonzept	6
2.2	Thema Fahrtenmodell	7
2.3	Thema Verkehrssicherheit / Veloverbindungen	10
2.4	Thema Lärm	14
2.5	Thema Bauvorschriften	15
3	Vorprüfung Kanton zum Quartierplan.....	18
3.1	Thema 6.2 Erschliessung, Parkierung, öffentlicher Verkehr	18
3.2	Thema 6.3 Gemeinschaftsflächen	21
3.3	Thema 6.4 Entsorgung	23
3.4	Thema 7.1 Bau- und Nutzungsvorschriften.....	23
3.5	Thema 7.2 Abweichung von Regelbauweise.....	27
3.6	Thema 8.4 Umwelt	28
3.7	Thema 8.5 Schutzraumbauten.....	28
3.8	Thema 8.6 Feuerpolizeiliche Beurteilung	29
4	Stellungnahmen weitere Fachstellen	30
4.1	Fachbereich Werke, Einwohnergemeinde Sarnen, Rütistrasse 8, 6060 Sarnen.....	30
4.2	Elektrizitätswerk Obwalden (EWO), Stanserstrasse 8, Postfach 547, 6064 Kerns.....	30
4.3	Beratungsstelle Hindernisfrei Bauen Nid- & Obwalden, c/o Josef Lussi, Stadelstrasse 11, 6373 Ennetbürgen	30
5	Mitwirkungseingaben Zonenplanänderung.....	31
6	Mitwirkung und Vorprüfung zur Zonenplanänderung	33
6.1	Anforderungen gemäss Raumplanungsgesetz und dem kantonalem Richtplan 2019	33
6.2	Nutzungsplanänderung	34
6.3	Naturgefahren	35
6.4	Lärmschutz	35
6.5	Feststellung bezüglich der Mehrwertabgabe	35

1 Ausgangslage

Der bestehende Quartierplan "Gewerbezone Feld", der die Parzellen 233, 234, 2000, 2506, 2964, 4446, 4447 und 4565 umfasst, soll parallel mit einer Umzonung aufgehoben und durch einen neuen Quartierplan ersetzt werden. Mit der neuen Zonenordnung werden Wohnnutzungen an diesem zentralen Ort an der Haltestelle Sarnen Nord ermöglicht. Die Zonenplan- und Quartierplanänderung erfolgen koordiniert und parallel. Mit der neuen Arbeits- und Wohnzone "Im Feld" wird die Grundlage geschaffen und werden Anforderungen formuliert, die mit dem Quartierplan umzusetzen sind. Der neue Quartierplan wird durch die privaten Eigentümer im Quartierplangebiet erarbeitet. Der Quartierplan stützt sich auf ein Ortsbauliches Richtkonzept, das in Begleitung der Gemeinde in einem Varianzverfahren durch die pool Architekten aus Zürich erstellt wurde. Der Quartierplan wurde ebenfalls durch pool Architekten erstellt.

Der Quartierplan wurde am 5. Juni 2023 durch den Einwohnergemeinderat zur Mitwirkung freigegeben und vom 9. Juni 2023 bis 10. Juli 2023 öffentlich aufgelegt. Die Zonenplanänderung wurde im gleichen Zeitraum zur Mitwirkung aufgelegt.

Parallel zur Mitwirkung wurden die Zonen- und Quartierplanänderung dem Bau- und Raumentwicklungsdepartement zur Vorprüfung eingereicht. Der Vorprüfungsbericht zum Quartierplan wie auch zur Zonenplanänderung datiert vom 5. März 2024. Mit der Bearbeitung der Mitwirkung und der Überarbeitung der Planungsentwürfe wurde zugewartet, bis mit der Vorprüfung sämtliche Rückmeldungen vorliegen.

Mit dem vorliegenden Bericht werden die Eingaben zur Mitwirkung und Vorprüfung zusammengefasst. Wo nötig und möglich werden Hinweise und Auflagen zur Überarbeitung des Quartierplans gemacht. Die Bauherrschaft wurde eingeladen, ergänzend zur Stellungnahme der Gemeinde ebenfalls eine Stellungnahme abzugeben.

2 Mitwirkung und Vorprüfung zum Quartierplan

Da die Mitwirkung zur Zonenplanänderung und zum neuen Quartierplan parallel aufgelegt wurden, stellte sich insbesondere bei der Auswertung der Eingaben der Privaten die Herausforderung, die Anliegen dem passenden Planungsinstrument bzw. Planungsstufe zuzuordnen. Zu vielen Themen, die im Rahmen der Quartierplanung angemahnt wurden, kann die private Bauherrschaft und die Planverfasser nicht reagieren, da die Gemeinde angesprochen ist.

Zum Quartierplan gingen folgende Eingaben und Stellungnahmen ein:

	Private/Verbände	Eingangsdatum
1	VCS Sektion Ob- und Nidwalden	30.06.2023
2	Pro Velo	03.07.2023
3	Anwohner Quartiere Büntenstrasse & Büntenmatt	05.07.2023
4	RA Mattmann Heli für Eigentümer Parzellen 2980, 4421	07.07.2023
	Fachstellen	
	Fachbereich Werke, 6060 Sarnen	26.07.2023
	Hindernisfrei Bauen Nid- und Obwalden	22.06.2023
	Elektrizitätswerk Obwalden, Stanserstrasse 8, 6064 Kerns	14.06.2023
	Vorprüfungsbericht Bau- und Raumentwicklungsdepartement mit Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen - Kantonspolizei, Zivilschutz - Tiefbauamt - Amt für Landwirtschaft und Umwelt, Abteilung Umwelt	05.03.2024

	- Kantonspolizei - Amt für Wald und Landschaft - Amt für Arbeit, Technische Inspektorate - Kantonale Denkmalpflegekommission	
--	--	--

Die Auswertung der Mitwirkung erfolgt thematisch, gesammelt anhand der Eingaben.

Der Entwurf des Quartierplans ist in Abstimmung mit dem Fachbereich Bau/Raumentwicklung anhand der Stellungnahme der Gemeinde sowie der kantonalen Amtsstellen und der Werke zu überarbeiten.

2.1 Thema Mobilitätskonzept

Eingabe	Anliegen	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
1	<i>Weitere publikumsintensive Nutzungen dürfen im Industrie- und Gewerbegebiet und somit auch im Planungsgebiet nicht zugelassen werden.</i> Zusätzliche publikumsintensive Nutzungen im Industrie- und Gewerbegebiet würden die Kapazitäten der Strassen und anderen Verkehrsanlagen (Kreisel, Autobahnausfahrt) für den MIV sprengen. Somit ist von weiteren publikumsintensiven Nutzungen im Gebiet abzusehen. In der Folge sollten publikumsintensive Nutzungen ausdrücklich verboten werden.	Es sind keine publikumsintensiven bzw. verkehrsintensiven Nutzungen vorgesehen. Mit dem Quartierplan werden keine weiteren Vorgaben zur Grösse der zulässigen Verkaufsnutzungen gemacht.	Publikumsintensive Nutzungen werden in den Zonenvorschriften bewusst nicht ausgeschlossen. Diese sind bereits in den weiteren Industrie- und Gewerbegebieten ausgeschlossen und wären hier an zentraler Lage besser als peripher im Industriegebiet. Aufgrund der Fahrtenbeschränkung sind publikumsintensive Nutzungen nur beschränkt möglich und stehen in Konkurrenz zu weiteren Nutzungen wie Wohnen. Mit dem Fahrtenmodell ist gewährleistet, dass die Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr abgestimmt ist.
1 / 2	<i>Aufgrund der Lage soll autoarmes Wohnen realisiert werden.</i> Zu Zeiten von Car-Sharing, E-Bike-Mobilität usw. und in der Nähe von Bahnhaltestelle und Dorfzentrum sollte das Angebot an Autoabstellplätze reduziert werden. Der Standort eignet sich bestens dafür, eine geringere Anzahl Parkplätze vorzuschreiben.	Im Rahmen der jeweiligen Bauprojekte besteht die Möglichkeit, das Parkplatzangebot weiter zu reduzieren. Dies kann im Rahmen des Baugesuchsverfahrens nachgewiesen werden.	Das geltende reglementarische Parkplatzangebot wird für den Standort aufgrund der zentralen Lage und der guten Erreichbarkeiten reduziert. Mit einem Angebot von 1.05 Parkfeldern pro Wohnung entsteht jedoch noch kein autoarmes Wohnen. Aus Sicht der Gemeinde eignet sich der Standort für autoarmes Wohnen. Ein solches Konzept muss jedoch durch die Eigentümerschaft getragen und mit Konsequenzen in den Wohnangeboten verfolgt werden.
1 / 2	<i>Im Quartier ist eine Mobilitätsstation zu realisieren.</i> Eine Mobilitätsstation macht es Bewohnerinnen und Bewohnern leicht, für jede Fahrt das geeignete Fortbewegungsmittel mittels App zu wählen. So entfällt der Druck, ein eigenes Auto, oder für alle Nutzungen ein separates eigenes Zweirad, besitzen zu müssen.	Im Rahmen der jeweiligen Bauprojekte besteht die Möglichkeit, die Errichtung einer Mobilitätsstation zu prüfen bzw. anzubieten. Dies kann im Rahmen des Baugesuchsverfahrens nachgewiesen werden.	Die Bebauung erreicht eine Grösse, mit der Massnahmen wie eine Mobilitätsstation interessant werden. Das Angebot für Autos, Lastenfahräder und weitere Vehikel sowie Reservationsplattformen dazu ist in Entwicklung und gehört bei grösseren Überbauungen schon bald zum Standard.

	Die Idee der Mobilitätsstation ergänzt die Parkplatzreduktion auf clevere und nachhaltige Weise.		Die Gemeinde wird im Rahmen des Quartierplans keine Vorgabe für die Umsetzung einer Mobilitätsstation machen. Ein solche wäre mit einem Mobilitätsmanagement zu prüfen, kann aber auch unabhängig davon eingeführt werden.
1 / 2	<i>Eine Mobilitätsmanagement-Pflicht soll gelten.</i> In Ergänzung zur Reduktion der Autoabstellplätze ist ein Mobilitätsmanagement zu erstellen. Das Mobilitätsmanagement ist für das Planungsgebiet pflichtig zu erklären.	Im Rahmen der jeweiligen Bauprojekte besteht die Möglichkeit, bzw. je nach Gesetzgebung die Pflicht, ein Mobilitätsmanagement anzubieten. Dies kann im Rahmen des Baugesuchsverfahrens nachgewiesen werden. Die OKB verfügt bereits über ein Mobilitätskonzept.	Gemäss Entwurf des kantonalen Planungs- und Baugesetzes soll zukünftig ab 50 Parkfeldern eine Pflicht bestehen. So wird im Rahmen der Baugesuche ein Mobilitätskonzept einzureichen sein. Die Pflicht ist schon heute im Quartierplan zu verankern. Die Umsetzung kann auf die Anforderungen und Gegebenheiten der Baufelder und der Etappierung angepasst werden.

2.2 Thema Fahrtenmodell

Eingabe	Anliegen	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
1 / 4	Das Fahrtenkontingent von 500 Fz/h sei zu hoch. Die gesamte Restkapazität des Kreisels würde so ausgeschöpft, was die Entwicklung der übrigen Parzellen verunmöglicht.	Die Berechnungen der Fahrten zeigen, dass mit den vorgesehenen Nutzungen das Fahrtenkontingent nicht ausgeschöpft wird. Das Kontingent wird seitens Bauherrschaft auf 400 Fahrten in der Abendspitzenstunde reduziert. Die von Seiten Gemeinde gewünschten ca. 15 Park & Ride Parkplätze werden zusätzlich mit total 15 Fahrten in der Abendspitzenstunde als separater Punkt in die Berechnung aufgenommen. Das Fahrtenkontingent beträgt neu total 415 Fahrten (ASP).	Im Verkehrsgutachten von 2010 wurde eine zukünftige Kapazitätsreserve von 600 Fahrten in der Abendspitzenstunde prognostiziert. 500 Fahrten wurden davon dem Gewerbegebiet Feld zugeordnet. 100 Fahrten blieben für die zukünftige Entwicklung der Kernmatt. Die Regelung führt nicht zu einer Benachteiligung von Firmen und Personen, die schon im Gebiet sind. Diese unterliegen keiner Fahrtenbeschränkung. Das Fahrtenkontingent sichert für die bereits Ansässigen in der Abendspitzenstunde eine minimale Erschliessungsqualität. Die Kapazität des Knotens Nordstrasse – Kägiswilerstrasse wird mit aktuellen Zahlen nochmals ermittelt. Gestützt auf die Erkenntnisse wird das Fahrtenkontingent im BZR festgelegt.

4	Das P&R sei in das Fahrtenkontingent miteinzubeziehen	Siehe vorheriger Punkt: Die von Seiten Gemeinde gewünschten ca. 15 Park & Ride Parkplätze werden zusätzlich mit total 15 Fahrten in der Abendspitzenstunde als separater Punkt in die Berechnung aufgenommen. Das Fahrtenkontingent beträgt neu total 415 Fahrten (ASP).	Die Fahrten für das P&R-Angebot sind im Quartierplan speziell zu berücksichtigen.
4	Art. 3 Abs. 2 der Besonderen Bauvorschriften sei zu ergänzen: • <i>konsequente Überwachung und Durchsetzung eines Fahrtenmodells von maximal 500 Fahrzeugen in der Abendspitzenstunde zur Vermeidung von Staubbildungen auf dem übergeordneten Verkehrsnetz (Kägiswilerstrasse)</i>	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Das Fahrtenmodell dient lediglich als Grundlage für die planerische Koordination von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Es werden keine Controlling- und Monitoringmassnahmen vorgeschrieben.
4	Im geltenden Quartierplan Feld von 2013 darf die gesamte Bebauung «in der Abendspitzenstunde (ASP) 500 Fahrten erzeugen. Grundlage für die Berechnung der Fahrten bildet das verkehrstechnische Gutachten vom 15.12.2010». Nun soll im neuen Quartierplan, bei gleicher Fahrtenkontingentierung, eine nochmals deutlich erhöhte Baumasse ermöglicht werden. Dass kann nicht angehen. Das Parkierungs- und Erschliessungskonzept ist dringend und grundlegend zu überarbeiten . Die Gesuchsteller bringen vor, dass die gesamte Bebauung in der Abendspitzenstunde weniger als 500 Fahrten erzeugen solle (Planungsbericht, S. 41). Dabei stützen sie sich indes einzig auf ein altes Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2010. Dieses Gutachten ist aber nicht mehr massgebend, nachdem mit dem geänderten Quartierplan eine weitere Ver-	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Das Fahrtenmodell im geltenden Quartierplan sowie im neuen Quartierplan besteht aus den Vorgaben zu den Fahrten in der Abendspitzenstunde, die ein Parkplatz abhängig von seiner Nutzung auslöst. Aufgrund der 2010 festgestellten Kapazitätsreserven des übergeordneten Verkehrsnetzes wurde im Quartierplan festgelegt, dass maximal 500 Fahrten mit den Nutzungen ausgelöst werden dürfen. Das Fahrtenmodell limitiert damit die Nutzung bzw. die Baumasse, die im Quartierplanareal realisiert werden kann. Die Nutzungsänderung, wie sie jetzt mit der Zonen- und Quartierplanänderung vorgesehen ist, hat kein grösseres Fahrtenaufkommen zur Folge. Der Nachweis, dass das Fahrtenkontingent eingehalten wird, ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu erbringen. Da das Verkehrsgutachten von 2010 tatsächlich in die Jahre gekommen ist und zwischenzeitlich und

	dichtung geplant und neu vor allem die Wohnnutzung bewilligt und gefördert werden soll. Es ist deshalb ein aktuelles Verkehrsgutachten eines unabhängigen Experten zu dieser Frage vorzulegen. Diese Pflicht ergibt sich im Übrigen bereits aus den Besonderen Bauvorschriften des geltenden Quartierplans. Der erforderliche Nachweis «hat aufzuzeigen, dass das erwartete Verkehrsaufkommen vom zur Zeit des Nachweises vorliegenden Strassennetz bewältigt werden können» (Art. 29 Abs. 6 Besondere Bauvorschriften zum Quartierplan Feld 2013). Ein solcher Nachweis liegt nicht vor. Eine kritische Prüfung und eine Stellungnahme dazu bleibt ausdrücklich vorbehalten. Die Berechnungen zur Anzahl Fahrten im Planungsbericht (S. 41) können mangels Begründung und mangels entsprechender Belege nicht geprüft werden. Die Berechnungen sind aber schon deshalb falsch, weil sie zu Unrecht auf die minimale Anzahl Parkplätze abstellen. Korrekt wäre es, die Berechnungen auf der maximalen Anzahl Parkplätze basieren zu lassen.		absehbar Änderungen im Verkehrsnetz anstehen (neue Aa-Brücke ohne Gewichtslimite, Anschluss Alpnach) ist eine Überprüfung der Kapazitätsreserven des Knotens Nordstrasse – Kägiswilerstrasse angebracht. Dies wird durch die Gemeinde bei einem unabhängigen Verkehrsplanungsbüro in Auftrag gegeben. Bei der Berechnung der Anzahl Fahrten in der Abendspitzenstunde handelt es sich um Modellrechnungen. Damit soll abgeschätzt werden, ob die geplante Nutzung realisiert werden kann. Es ist daher unproblematisch, wenn die Berechnungen auf das minimale Parkplatzangebot abstellen. Wie im Planungsbericht ausgeführt wird, sind die Annahmen zu den Anzahl Fahrten pro Parkplatz in der Abendspitzenstunde hoch angesetzt. Die Werte entsprechen in diesem Sinn nicht Durchschnitts- sondern Maximalwerten.
4	Antrag 2: Art. 17 Abs. 3 der Besonderen Bauvorschriften sei wie folgt zu ergänzen: [...] <i>«Dies ist mit einem Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen zu beweisen. Diesem Gutachten ist die maximale Anzahl zulässiger Parkplätze zugrunde zu legen. In diesem Gutachten sind auch die Massnahmen zur Überprüfung und zur Durchsetzung der maximalen Anzahl Fahrten zu prüfen und festzulegen.»</i>	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die Berechnung des Fahrtenmodells bedarf keines Gutachtens eines unabhängigen Sachverständigen. Das Fahrtenmodell ist so einfach aufgebaut, dass mit einer Berechnung des Parkplatzbedarfs, das zu erwartende Fahrtenaufkommen in der Abendspitzenstunde einfach errechnet werden kann.

2.3 Thema Verkehrssicherheit / Veloverbindungen

Eingabe	Anliegen	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
1	Die Veloverbindungen sind einzuplanen (Bundesgesetzgebung Velo) Gemäss Bundesgesetzgebung ist der Veloverkehr in Sachen Planung den Fussverkehr gleich zu stellen. Gemäss Veloweggesetz sind attraktive, durchgehende und sichere Veloverbindungen einzuplanen.	Der Veloverkehr erfolgt auf den öffentlichen Im Feld- und Industriestrasen. Innerhalb der Baufelder gibt es nur siedlungsinternen Veloverkehr.	Mit dem Quartierplan ist aufzuzeigen, wie die Erschliessung mit den verschiedenen Verkehrsträgern funktioniert. Für das Velo ist aufzuzeigen, wie der Anschluss an das übergeordnete Netz ist (Industriestrasse, Im Feld-Strasse, Kägiswilerstrasse) und wie die Zugänge innerhalb des QP-Perimeters zu den Veloabstellanlagen funktionieren. Innerhalb der Baufelder sind keine übergeordneten Veloverbindungen vorgesehen.
1 / 2	Bei Längsparkierung ist ein Sicherheitsabstand von 0.7 m zur Fahrbahn einzuhalten	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die Trottoire sind genügend breit, um den Sicherheitsabstand zum Radstreifen zu gewähren. Wird auf der Im Feld-Strasse Tempo 30 eingeführt, sind die Radstreifen zu hinterfragen. Ein Sicherheitsabstand kann ohne Radstreifen auch mit farblichen Randstreifen erreicht werden.
1 / 3	Der Verkehr stellt eine übergeordnete Aufgabe dar. Um eine sichere Abwicklung des Verkehrs – besonders des Fuss- und Veloverkehrs und des Schulwegs – bei der angedachten Entwicklung zu gewähren, sind verschiedene Massnahmen zwingend im Vorfeld zu treffen. Ohne diese grundlegenden Verbesserungen darf keine Wohnentwicklung nördlich der Nordstrasse stattfinden.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Mit der Entwicklung des Quartiers steigen die Mobilitätsbedürfnisse. Neben dem direkten Anschluss an die Bahn sind die Fuss- und Veloverbindungen in Richtung Zentrum bedeutend. Diese werden zum grössten Teil über die Industriestrasse und Marktstrasse verlaufen. Die Verbesserungen im Verkehr müssen aus Sicht der Gemeinde nicht als Bedingung für eine Entwicklung im Gebiet umgesetzt werden. Es gibt Verbesserungen, die mit der Gebietsentwicklung Hand in Hand realisiert werden können. Verbesserungen an neuralgischen Punkten werden unabhängig davon angegangen.
3	Die Querungen der Erschliessungsstrassen müssen baulich so gestaltet werden, dass ein sicherer Übergang für Fussgänger und Velofahrer möglich	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die Anträge für die Aufwertung der Fuss- und Veloverbindungen nimmt die Gemeinde auf der Stufe der Ortsplanung entgegen. Mit dem Quartierplan

	ist. Ebenfalls ist nach Möglichkeit für den Veloverkehr eine baulich vom Motorfahrzeugverkehr abgetrennte Fahrspur zu erstellen. Allgemein sind die bis jetzt unübersichtlichen und gefährlichen Stellen zu entschärfen, damit auch die Anwohner (insbesondere deren Schulkinder) der schon bestehenden Quartiere Feldstrasse, Büntenstrasse und Büntenmatt auf sicheren Velo- und Fussgängerwegen ins Dorf Sarnen kommen.		können die angemahnten Schwachstellen nicht behoben werden. Die Verbesserung der Verbindungen der nördlichen Quartiere mit dem Zentrum fand Eingang in das Räumliche Entwicklungskonzept der Gemeinde, REK Sarnen. Die darin aufgezeigten Massnahmen haben einen langfristigen Horizont oder sind sogar als Vision zu verstehen (z.B. Absenkung Nordstrasse). Mit der angestrebten Entwicklung in Sarnen Nord werden sich viele Situationen räumlich verändern. Neue Gebäude, neue Nutzungen und mehr Verkehr und Leben auf den Strassen werden auf den Verkehrsablauf Auswirkungen haben. Unklare Situationen im scheinbaren Niemandsland, können sich mit neugestalteten, innerörtlichen Verhältnissen klären. Heute, wie auch zukünftig, bedarf es gegenseitiger Rücksichtnahme. Die Schulwege und der Schutz der Schulkinder geniessen für die Gemeinde höchste Priorität.
3	Es herrscht eine unübersichtliche und für Velos gefährliche Verkehrssituation beim Ottos durch ein- und ausfahrende und auf der Strasse wartende Autos.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die Situation stellt sich tatsächlich mehr als Parkplatz dar, auf dem die Kunden sich frei bewegen können. Velofahrende sind zu wenig sichtbar und werden nicht erwartet. Die Gemeinde wird Lösungen suchen, wie z.B. mit Markierungen die Aufmerksamkeit auf Velofahrende gesteigert werden kann. Geprüft wird auch die Signalisation einer Begegnungszone. Damit erfolgt jedoch nur beschränkt eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. In einer Begegnungszone haben Velofahrende den Fussgängern den Vortritt einzuräumen.

3	Bei der Überquerung der Güterstrasse kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Diese Überquerung ist für ein Schulkind schlecht zu bewältigen.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Bei der Kreuzung Industriestrasse – Güterstrasse handelt es sich um einen Rechtsvortritt. Bekannt sind uns lediglich Schwierigkeiten in der Anwendung des Rechtsvortritts zwischen Autofahrenden. Da sich die Querung in der T30-Zone befindet, kann kein Fussgängerstreifen markiert werden. Auch eine Trottoirüberfahrt ist an dieser Stelle nicht sinnvoll. Insgesamt erachten wir die Situation für FussgängerInnen als übersichtlich und sicher.
3	Die Situation rund um den Bahnhof Nord ist zu Hauptpendelzeiten unübersichtlich und für Velofahrer und Fussgänger gefährlich.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Ein konkretes Problem ist uns nicht bekannt oder bewusst.
3	Die Kernfahrbahn auf der Kägiswilerstrasse wird unter der Woche stark durch Schwerverkehr benutzt. Es kommt oft zu gefährlichen Situationen zwischen Velofahrern und Schwerverkehr. Für Kinder ist dies nicht zu bewältigen.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die Kernserstrasse weist mit Radstreifen von 1.2 m und der Kernfahrbahn von 4.6 m Breiten auf, die den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen. Die Radstreifen sind zu schmal. Die Kernfahrbahn in Sachseln ist nur 4.0 m breit, weist dafür 1.5 m breite Radstreifen auf. Mit der anstehenden Strassensanierung wird die Kernfahrbahn überprüft und optimiert.
3	Für das Quartier Bünthenmatt ist die Querung der Kägiswilerstrasse (wo der «Veloweg ins Dorf» beginnen wurde) zu Hauptverkehrszeiten fast nicht möglich.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	In den Hauptverkehrszeiten bestehen Wartezeiten für den Verkehr, der auf die Kägiswilerstrasse gelangen will. Die Situation wird sich mit zunehmendem Verkehr nicht verbessern.
3	In der Unterführung zwischen Bünthenmatt und Coop kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Velos und Fussgänger, weil sie sehr unübersichtlich ist.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die Unterführung ist mit dem Signal Fussgängerunterführung versehen. Fahrzeuge dürfen die Unterführung gemäss Signalisationsverordnung nicht befahren. Velos müssen durch die Unterführung gestossen werden. Dass die Verbindung zwischen den Quartieren an der Kägiswilerstrasse zum Gebiet Türlacher (Coop, Sarnen-Center) durch die Nordstrasse schlecht ist,

			ist bekannt. Eine Verbesserung ist noch nicht absehbar, wird jedoch mittelfristig angestrebt.
1	Strassengestaltung und Temporegime im Quartier, u.a. Strasse "Feld", Güterstrasse und Industriestrasse: Eine wesentliche, sofortige und zwingende Massnahme für die Verkehrssicherheit ist eine Verkehrsberuhigung, nicht nur auf der Strasse "Feld", sondern im ganzen Gebiet, besonders auf der Güterstrasse und Industriestrasse. Es ist zu erwarten, dass Anwohnende, Besuchende oder Mitarbeitende sich auf diesen Strassen bewegen werden. Deshalb sind diese unbedingt für den Fuss- und Veloverkehr sicherer zu gestalten. Die entsprechende Strassengestaltung kann zu einem späteren Zeitpunkt oder dank provisorischen Massnahmen zeitnah erfolgen.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die Ausweitung der Tempo-30 Zone wird durch die Gemeinde geprüft.
1	Die Umgebung der Bahnhaltestelle Sarnen Nord ist für alle Verkehrsteilnehmer zu beruhigen. Zu diesem Zweck sind östlich wie westlich der Gleise Begegnungszonen zu realisieren.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Auf der östlichen Seite besteht eine Tempo-30 Zone. Es ist beabsichtigt, dass hier, wie 2013 durch den Regierungsrat mit der Genehmigung des Quartierplans für die Gewerbezone vorgegeben, eine Begegnungszone realisiert wird. Dies spätestens mit Bezug der neu entstehenden Bebauung in Baubereich C1. Auf der Westseite kann die Einführung einer Begegnungszone mit den zukünftigen Planungen geprüft werden. In koordinierten Verfahren kann die Gestaltung der Übergangsbereiche zwischen Strasse und Gebäude auf das zukünftige Strassenbild und Temporegime abgestimmt werden.
1	Umsetzung des Kammerprinzips: Weiter müssen MIV-Durchfahrten durch Massnahmen vermieden werden: Ein Kammerprinzip muss dank entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die "Kammerung" wird im Bereich Marktstrasse – Industriestrasse geprüft.

	Wir schlagen vor, zwischen Dorf und Planungsgebiet drei für den MIV getrennte Bereiche zu realisieren: Dorf / Güterstrasse / Feld. Die Trennungen (bauliche Massnahmen, Mobiliar (Pfosten usw.), Signalisation, Markierung usw.) sollen direkte Verbindungen zwischen Kammern für den MIV verhindern. MIV-Verbindungen zwischen Kammern dürfen somit nur über die Kägiswilerstrasse erfolgen. Der Fuss- und Veloverkehr darf sich ohne Einschränkungen direkt zwischen Kammern bewegen.		
1	Sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Planungsgebiet und dem Dorfzentrum (u.a. Schulweg): Die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Planungsgebiet Feld und dem Dorfzentrum gilt im heutigen Zustand weder als sicher noch als komfortabel. Wie im REK angedacht, soll eine Verbindung für den Veloverkehr realisiert werden. Somit wird die Industriestrasse zu einer Veloverkehrsachse, die für den Autoverkehr, z.B. auf Höhe Brücke über Nordstrasse, gesperrt werden soll. Auch die vorgeschlagene Niveauüberquerung der Nordstrasse beim Kreisel Kägiswilerstrasse soll realisiert werden.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr können mit der Gebietsentwicklung im Planungsgebiet verbessert werden. Die im REK Sarnen aufgezeigten Massnahmen werden durch die Gemeinde unabhängig von der Gebietsentwicklung weiterverfolgt.

2.4 Thema Lärm

Eingabe	Anliegen	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
1	Effiziente Lärmschutzmassnahmen Verkehrsberuhigung ist eine effiziente Lärmschutzmassnahme an der Quelle. Wiederholt hat das Bundesgericht Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme bestätigt oder angeordnet.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Gestützt auf den Lärmkataster von 2011 wurde 2024 hinsichtlich einer anstehenden Strassensanierung eine Lärmberechnung in Auftrag gegeben. Die dafür durchgeführten Verkehrszählungen zeigten eine geringere Verkehrsbelastung auf, als im Lärm-

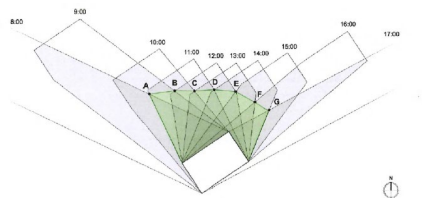
	Aus Lärmschutzgründen sollen die Strassen im Planungsgebiet und im Umfeld verkehrsberuhigt werden. Dies ist eine wirkungsvolle Massnahme zum Sicherstellen einer guten Wohnqualität. Wir vermuten, dass der Nachweis zum Lärmschutz ohne eine Verkehrsberuhigung im Quartier samt Umfeld kaum erbracht werden kann.		kataster prognostiziert. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Kägiswilerstrasse nicht Lärmsanierungspflichtig ist. Auch der zusätzliche Verkehr des Quartierplangebiet führt nicht dazu, dass entlang der Kägiswilerstrasse die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.
--	---	--	--

2.5 Thema Bauvorschriften

Eingabe	Anliegen	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
4	Art. 33 der Besonderen Bauvorschriften ist vollständig aufzuheben. Es ist nicht zulässig, im Rahmen eines Quartierplans eine Unterschreitung von Gebäudeabständen zu Gebäuden ausserhalb des Quartierplangebiets zu statuieren. Dies widerspricht Art. 23 Abs. 6 BauG (bzw. Art. 23 Abs. 7 nBauG). Gemäss dieser Bestimmung ist immer dann eine Dienstbarkeit zu Lasten der betroffenen Nachbargrundstücke erforderlich, wenn «in <i>Quartierplänen die ordentlichen Abstände zu Nachbargrundstücken verringert</i> » werden. Auch der Gebäudeabstand gehört zu den hier erwähnten «ordentlichen Abständen». Auch die Erläuterungen zum Baugesetz sind unmissverständlich: Bei einem Quartierplan könne zwar von baugesetzlichen Gebäudeabständen abgewichen werden. «<i>Der neue Mindestabstand zwischen Bauten wird mittels Baulinien bestimmt (Art. 23 Abs. 3 BauG). Dies gilt aber nur für das Gebiet, das in den Quartierplan miteinbezogen ist; Gebäudeabstandsunterschreitungen gegenüber Nachbarparzellen können nur erfolgen,</i>	Mit den Grundeigentümern der Nachbarparzellen Nr. 2351 und 2522 müssen Näherbaurechte vereinbart werden. Entsprechende privatrechtliche und öffentlich beurkundete Vereinbarungen sind spätestens mit der öffentlichen Auflage des Quartierplans vorzulegen und nach Genehmigung des Quartierplans im Grundbuch Sarnen einzutragen.	Die mit Art. 33 aufgezeigten Ausnahmen gegenüber der Regelbauweise sind unter der Bedingung von gewährten Näherbaurechten erst möglich. Dies ist in den Vorschriften klar zu deklarieren.

	<i>wenn eine entsprechende Dienstbarkeit[...] vorliegt.</i>		
4	4. Art. 35 der Besonderen Bauvorschriften ist wie folgt zu ändern: <i>«Mit den Grundeigentümern der Nachbarparzellen Nr. 2351, 2522, 2980 und 4421 müssen Näherbaurechte vereinbart werden. Entsprechende privatrechtliche und öffentlich beurkundete Vereinbarungen sind spätestens mit der öffentlichen Auflage des Quartierplans vorzulegen und nach Genehmigung des Quartierplans im Grundbuch Sarnen einzutragen.»</i>	Nach Überarbeitung der Setzung und der volumetrischen Ausformulierung der maximal möglichen Gebäudekubatur (unter Berücksichtigung der gleichen städtebaulichen Grunddisposition) werden zwischen dem Baubereich A3 und den benachbarten Parzellen 2980 und 4421 keine Gebäudeabstände mehr unterschritten. Der Artikel wurde entsprechend angepasst.	Die Näherbaurechte sind Voraussetzung, dass im Rahmen der definierten Baubereiche gebaut werden kann. Die Näherbaurechte sind beizubringen oder es ist im Quartierplan eine Bebauung aufzuzeigen, die ohne Rechte möglich sind.
4	Die Schattendiagramme basieren auf dem Richtprojekt und damit nicht auf einem Projekt, in welchem die Gebäudehöhen gemäss geplanter Teilrevision voll ausgeschöpft werden. Dieses Vorgehen ist unzulässig. Das Schattendiagramm hat sich am Maximum des Zulässigen zu orientieren.	Das Schattendiagramm wird im Rahmen des Quartierplans erstellt und hat die darin maximal zulässigen Gebäudeabmessungen und nicht die Abmessungen gemäss Bau- und Zonenreglement aufzuzeigen. Der Quartierplan verfeinert die Grundordnung und gibt den Rahmen für die Baubewilligung vor. Die Richtprojekte zeigen mit einer Höhe von 17.5 m die maximal zulässigen Gebäudehöhen und damit den maximal zu erwartenden 2h- bzw. 3h-Schatten auf.	Das Schattendiagramm wird im Rahmen des Quartierplans erstellt und hat die darin maximal zulässigen Gebäudeabmessungen und nicht die Abmessungen gemäss Bau- und Zonenreglement aufzuzeigen. Der Quartierplan verfeinert die Grundordnung und gibt den Rahmen für die Baubewilligung vor. Das Vorgehen ist nicht zu beanstanden. Die Richtprojekte zeigen mit einer Höhe von 17.5 m die maximal zulässigen Gebäudehöhen und damit den maximal zu erwartenden 2h- bzw. 3h-Schatten auf.
4	Die Darstellung in den Schattendiagrammen (Plan Nr. 09 «3 Stunden Schatten; Plan Nr. 8 «2 Stunden Schatten») ist unzutreffend und irreführend. Das 3-Stunden-Schattendiagramm zeigt jenen Bereich auf, der mindestens während dreier Stunden an den mittleren Wintertagen beschattet wird. Das Diagramm lässt sich aus den ein-	Die beiden Schattendiagramme (Plan Nr. 09 «3 Stunden Schatten; Plan Nr. 8 «2 Stunden Schatten») wurden grundsätzlich gemäss der in der Eingabe beschriebenen Methode geometrisch-technisch konstruiert bzw. gezeichnet.	Die Schattendiagramme sind klar so beschrieben, dass die Flächen aufgezeigt werden, die länger als zwei bzw. drei Stunden beschattet sind. Eine Darstellung gemäss der zitierten Vollzugshilfe ist für Laien besser nachvollziehbar und hilft, dass unberechtigte Vorwürfe der Irreführung nicht entstehen.

zelenen Schattenwürfen jeder vollen Stunde zwischen 8 und 17 Uhr generieren (Kanton Zürich, Schattenwurf von Hochhäusern, Vollzugshilfe). Für die Ermittlung des 3-Stunden-Schattens werden die Schnittpunkte der einzelnen Schatten in 3-Stunden-Intervallen bestimmt, also die Schnittpunkte der Schatten um 8 Uhr und um 11 Uhr (A), um 9 Uhr und um 12 Uhr (B) usw. Um das Schattendiagramm zu erstellen, werden die ermittelten Schnittpunkte miteinander verbunden. Anfang- und Endpunkt der entstehenden Linie werden mit den äussersten Punkten des Grundrisses verbunden (ABCDEFGG). In den Schattendiagrammen wird mithin nur gerade der in der nachfolgenden Darstellung grün markierte Bereich gezeigt. Dass die geplanten Gebäude aber noch deutlich mehr und deutlich weiter Schatten werfen würden, wird dabei zu Unrecht ausgeblendet. Gezeigt werden mithin nur gerade die Flächen, die länger als drei Stunden beschattet werden. Die restlichen Flächen, die ebenfalls beschattet werden und nachfol-



gend grau dargestellt sind (Abbildung aus Beilage 2, S. 7), werden in den Schattendiagrammen der Gesuchstellerin ignoriert. Auch daraus erhellt, dass die Grundstücke der Eigentümerschaft durch die geplante Teilrevision, in klarem Widerspruch zu den Vorgaben des Planungsberichts (vgl. Planungsbericht, S. 18), erhebliche Nachteile erfahren würden.

Zwecks besserer Lesbarkeit wurde in den beiden erwähnten Plänen auf die Darstellung jeder einzelnen Schattenstunde für die insgesamt 12 Gebäude innerhalb des Quartierplans verzichtet.

Im Rahmen des direkten Austausches mit den Anwohner:innen/Eigentümer:innen der nördlich benachbarten Parzellen 4421, 2980 und 241 wurde der Schattenwurf des Baubereichs A3 pro einzelne Stunde in detaillierten Studien aufgezeigt.

Zur Beurteilung, ob der Schattenwurf für die Nachbargrundstücke übermässig ist, genügt die Abstützung auf die dauerhaft beschatteten Flächen.

Gegenüber dem heute geltenden Quartierplan 2013, der eine Gebäudehöhe von 12 m im Baubereich a3 ermöglicht, ist mit einer Höhe von 17.5 m mit einem grösseren Schattenwurf zu rechnen. Um die volle Höhe im neu festgelegten Baubereich zu erreichen ist jedoch ein Näherbaurecht vorausgesetzt.

3 Vorprüfung Kanton zum Quartierplan

3.1 Thema 6.2 Erschliessung, Parkierung, öffentlicher Verkehr

Aussagen Vorprüfungsbericht	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
<u>Prüfergebnis:</u> - Mit der Plafonierung der Anzahl Fahrten in den Abendspitzenstunden (Anwendung des Fahrtenmodells), der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, der Förderung des Langsamverkehrs und der Option für ein Mobilitätskonzept kann die Funktionsfähigkeit der Kägiswiler- und Nordstrasse längerfristig sichergestellt werden. Das Mobilitätskonzept muss attraktive Fortbewegungsmassnahmen als Alternative zum privaten Verkehr aufzeigen, damit eine Reduktion der Parkplätze und Fahrten erreicht werden kann. - Mit dem minimalen Parkplatzangebot von 435 im Quartierplangebiet werden unter Berücksichtigung des nutzungsspezifischen Verkehrspotential 344 Fahrten/Abendspitzenstunde generiert. Das Fahrtenmodell kann eingehalten werden. - Im Planungsbericht sind die zulässigen Fahrten pro Baufeld nachvollziehbar dargestellt. Die zugrundeliegenden Anzahl Parkplätze sind jedoch nicht in Übereinstimmung mit dem Parkplatzangebot pro Baufeld gemäss Richtprojekt. So weist dieses beispielsweise für das Baufeld D 64 Parkplätze aus, gemäss Fahrtenmodell geht man von insgesamt 33 Parkplätzen aus.	Keine Stellungnahme seitens Bauerschaft. Verweis auf Stellungnahme der Gemeinde.	Die Hinweise zum Mobilitätskonzept werden zur Kenntnis genommen. In Hinblick auf das GVK des Kantons und die zukünftigen Regelungen im PBG erachten wir es als sinnvoll, wenn die Pflicht zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts bereits heute in den besonderen Bauvorschriften aufgenommen wird.
<u>Prüfvorbehalt:</u> - Differenzen zum Parkplatzangebot gemäss Richtprojekt und dem Angebot, welche dem Fahrtenmodell hinterlegt sind, sind zu erläutern. Das	Im Richtprojekt sind räumliche Varianten dargestellt, die annäherungsweise das Maximum des im eingeschossigen Untergeschoss Möglichen darstellen. Das Total der Parkplätze im Baubereich D kann dabei über den im Fahrtenmodell hinterlegten Anzahl liegen. Das Fahrtenmodell ist jedoch eingehalten.	Das Fahrtenmodell macht die Vorgaben zu verschiedenen Nutzungen. Insofern können keine Probleme bei der Kompatibilität auftreten.

Fahrtenmodell muss mit den angedachten Nutzungen und den hierfür notwendigen Parkplätzen kompatibel sein. - Die Richtwerte für das spezifische Verkehrspotential pro Parkplatz wurden gemäss Planungsbericht in einer Quartierplanung von 2019 festgelegt. Es ist im Planungsbericht zu ergänzen, auf welcher Grundlage die Richtwerte beruhen (Normen, Erfahrungswerte, weitere ... ?).	Transfers beispielsweise von Baubereich A zu D von Fahrten (und damit Parkplätzen) innerhalb des Fahrtenmodells zwischen den Baubereichen sind zulässig. Ebenfalls abgebildet sind im Baubereich D die von der Gemeinde geforderten Parkplätze für das Park & Ride, welche im Fahrtenmodell neu gesondert aufgeführt werden. Die total 15 Fahrten (ASP) des Park & Ride wird neu in das Fahrtenmodell aufgenommen.	Die Vorgaben für das spezifische Verkehrspotenzial erfolgen durch die Gemeinde. Verwendet werden dabei keine Durchschnittswerte, wie sie etwa für die Berechnung des DTV genutzt werden. Die Werte entsprechen plausiblen Annahmen für mögliche Verkehrserzeugungen in der Abendspitze.
<u>Prüfvorbehalt:</u> - In den Planungsgrundlagen sind die Regelungen betreffend die Anlieferung durch das Gewerbe zu präzisieren.	Neu wurde die Anlieferung für das Gewerbe in den besonderen Bauvorschriften Artikel 16 Erschliessung Baubereiche Abs. 5 wie folgt präzisiert: «Die Anlieferung für das Gewerbe erfolgt an den im Quartierplan Nr. 04 Erschliessung 1:500 bezeichneten Stellen. Anlieferungen dürfen nicht zu einer Gefährdung für den übergeordneten Verkehr führen und sind auf den privaten Flächen abzuwickeln.» Im Planungsbericht wurden Ideen zur Anlieferung ab der Güterstrasse skizziert.	Der Vorbehalt wird gestützt. Anlieferungen dürfen nicht zu einer Gefährdung für den übergeordneten Verkehr führen und sind auf den privaten Flächen abzuwickeln. Es empfiehlt sich, bereits zu diesem frühen Zeitpunkt Überlegungen dazu zu machen und Möglichkeiten und Ausschlussgebiete für Gewerbe zu lokalisieren.
<u>Prüfergebnis:</u> - Die Parkierung entspricht gemäss den eingereichten Planungsgrundlagen (Richtprojekt) den VSS-Normen (Anzahl Parkplätze, Parkplatzgrößen und Fahrgassenbreiten). - Die weitgehend unterirdische Anordnung der Parkflächen und die Verlegung der heute bestehenden, oberirdischen Parkflächen auf Parzelle 233 in die Tiefgarage tragen zur hohen Qualität der Gesamtüberbauung bei, indem oberirdisch eine dichtere Bebauung mit grosszügigen Freiräumen ermöglicht wird. - Der Standort weist eine ideale Lage für Park+Ride auf. Wieso Anzahl und Lage dieser Parkplätze erst mit der Realisierung des Bauvorhabens im Baubereich 01 festgelegt werden soll,	Keine Stellungnahme seitens Bauerschaft. Verweis auf Stellungnahme der Gemeinde.	Das Prüfergebnis wird zur Kenntnis genommen.

ist nicht nachvollziehbar und nicht zweckdienlich. So bleibt ungeklärt, auf welchem Grundstück diese Parkplätze erstellt werden sollen, ob sie oberirdisch oder unterirdisch angelegt werden und wieviel Platz hierfür eingerechnet werden soll.		
<u>Prüfvorbehalt:</u> - Anzahl und ungefähre Lage der Park&Ride Parkplätze sind auf Quartierplanebene festzulegen.	10-15 P & R Parkplätze sind im Baubereich D vorgesehen und unterirdisch zu realisieren.	Die P&R Parkplätze sind in Baufeld D einzuplanen.
<u>Prüfergebnis:</u> - Die Anordnung der Fusswege und -verbindungen ist zweckmässig. - Die bestehende Veloverbindung von der Station Samen Nord in Richtung Kreuzstrasse-Kägiswil bleibt in der vorliegenden Planung erhalten. - Die Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze ist im Planungsbericht nachvollziehbar ausgewiesen.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Das Prüfergebnis wird zur Kenntnis genommen.
<u>Prüfvorbehalte:</u> - Die Bestimmung zur Nutzung der Fusswegverbindungen innerhalb der Teilbereiche B-C und D sind näher zu umschreiben (privat, halböffentlich?).	Die Fusswegverbindung entlang der Güterstrasse ist öffentlich. Öffentliche Wegrechte sind zu etablieren. Der öffentliche Veloverkehr erfolgt jedoch auf der Im Feld- und Industriestrasse. Die Fusswegverbindungen durch die Höfe auf den Teilbereichen B und C sowie im Teilbereich D sind primär siedlungsintern mit halböffentlichem Charakter.	Die internen Wege sind aus Sicht der Gemeinde als halböffentliche Verbindungen zu beschreiben. Fusswegrechte zugunsten der Öffentlichkeit sind für die internen Wege nicht beabsichtigt.
- Art. 19 der BBV ist zu ergänzen. Die Veloverbindung entlang der Güterstrasse ist spätestens mit der Bebauung der Baufelder B3 – B5 zu erstellen.	Die öffentliche Veloverbindung erfolgt über die Im Feld- und Industriestrasse. Die Verbindung entlang der Güterstrasse dient dem öffentlichen Fussgängerverkehr und nur sekundär der arealinternen Veloverbindung.	Die Verbindung ist für BewohnerInnen sowie Besuchende anzubieten, damit diese sicher und unabhängig von der Güterstrasse zu Ihren Ab-

- Im Baufeld D fehlt eine Veloabstellanlage; sie ist im Plan Nr. 04 (Erschliessung) schematisch zu ergänzen.	Die Veloabstellanlage für den Baubereich D wurde im Plan Nr. 04 Erschliessung ergänzt (Lage schematisch).	stellplätzen gelangen. Ein beschränktes Fahrwegrecht zugunsten der Öffentlichkeit ist nicht beabsichtigt. Die Ergänzung ist vorzunehmen.
<u>Prüfergebnis:</u> - Das Planungsgebiet ist gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Eine dichtere Mischnutzung in unmittelbarer Nähe einer S-Bahnstation entspricht dem RPG.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Das Prüfergebnis wird zur Kenntnis genommen.

3.2 Thema 6.3 Gemeinschaftsflächen

Aussagen Vorprüfungsbericht	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
<u>Prüfergebnis:</u> - Die Anordnung, Dimensionierung und Nutzungsbestimmung der Grün- und Freiräume ist aus einer übergeordneten raumplanerischen Gesamtsicht erfolgt. Sie sind auf die vorgesehenen Bauungen und Nutzergruppen abgestimmt. Die Freiräume sind etappenweise umsetzbar und berücksichtigen allfällig zukünftige Transformationsgebiete angrenzend an das Quartierplangebiet (Beispiele: "Werkgasse" im Baufeld D; der "Heckenweg Süd" zwischen der Güterstrasse und dem Baufeld B, C, welcher auch als Fussweg dient). - Die landschaftsgestalterischen Massnahmen unterstützen die Vernetzung sowohl innerhalb des Quartiers als auch zu den angrenzenden Quartieren; Bewegungsräume (z.B. die Im Feld-Strasse als "Allee" und als Verbindung des Büntenquartiers zum Bahnhof Samen Nord) werden gestalterisch wohlüberlegt definiert.		Das Prüfergebnis wird zur Kenntnis genommen.

- Speziell hervorzuheben sind die detaillierten Überlegungen und verbindlichen Festlegungen zu Baumpflanzungen. Deren Platzbedarf wird auf Quartierplanebene verbindlich berücksichtigt. Als klimaregulierende und identitätsstiftende Elemente sind sie ein hervorstechendes, qualitatives Merkmal des zukünftigen Quartiers. - Der gemäss Art. 60 BZR geforderte Anteil an Freiflächen (15% der gesamten Bruttogeschossfläche) ist gemäss Nachweis im Planungsbericht ausgewiesen. - Der Raum zwischen dem Ankunftsbereich Bahnhof und dem "Haus am Bahnhof" (Baufeld C) wird als eine der wichtigsten Adresse des Quartiers eingeschätzt. Die Ausgestaltung möglicher Bauten im Baufeld C und die Gestaltung des Aussenraums als Übergang zum Bahnhofsbereich wird in den Planungsunterlagen jedoch nur knapp ausgeführt und bleibt entsprechend vage.	Der Raum zwischen dem Ankunftsbereich Bahnhof und dem «Haus am Bahnhof» (Baubereich C1) wird auch seitens Bauherrschaft als eine wichtige Adresse für das Gesamtprojekt eingeschätzt. Die gute Verkehrsanbindung sowie die prominente Lage sollen sich in der Nutzungsmischung insbesondere des Erdgeschosses widerspiegeln. Architektur und Freiraumgestaltung sollen Aufenthalt, Begegnung aber auch Themen wie Sicherheit unterstützen. Der Bereich um den Bahnhof ist im Planungsbericht weiter umschrieben und gestärkt worden.	
- Die Merkmale und die Bedeutung des Aussenraums zwischen dem Ankunftsbereich des Bahnhofs und dem "Haus am Bahnhof" sind auf Planungsebene zu präzisieren. Ein offener Platzcharakter mit freier Zirkulation des Fuss- und Verkehrs, eine belebte Nutzung auch nach Ladenöffnungszeit, und eine einladende Fassadengestaltung der Baute auf Baufeld C sind dabei zu berücksichtigen.	Die besonderen Bauvorschriften wurden um eine Zielformulierung zum Bahnhof Sarnen Nord ergänzt. Die Hinweise werden insbesondere für die nachgelagerten Verfahren in den Planungsbericht aufgenommen und sind in der Planungsphase entsprechend projektspezifisch auszuarbeiten. Im orientierenden Richtprojekt wurde die Anzahl und Ausrichtung der Parkplätze angepasst. Im Planungsbericht sind weitere Optionen der räumlichen Fassung und Ausgestaltung, insbesondere zum nördlichen Bereich des Baubereiches C1 am Übergang zwischen Bahnhof und Industrie- bzw. Im Feld-Strasse sowie zum Bereich D1, skizziert.	Mit den gebauten Strukturen sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass sich das Gebiet wie gewünscht mit Nutzungen und Aktivitäten füllen kann. Die im Richtprojekt dargestellte Ausgestaltung des Bereichs ist zu überprüfen (insb. Baumsetzung und Parkplatzanordnung). Zu beachten ist, dass für gewerbliche Nutzungen Veloabstellanlagen für Kunden anzubieten sind. Der Vorbereich des "Haus am Bahnhof" erscheint stellenweise sehr schmal, um alle Anforderungen über- und unterirdisch zu erfüllen. Es ist daher sinnvoll, wenn die Pflichtbaulinie im EG eine Arkade zulässt.

3.3 Thema 6.4 Entsorgung

Aussagen Vorprüfungsbericht	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
<u>Prüfvorbehalt:</u> - Orientierend sind die Sammelstellen beispielsweise in Plan Nr. 06 (Richtprojekt) darzustellen.	Die Sammelstellen wurden im Plan Nr. 07 Richtprojekt (Hinweis: Neue Plannummer) ergänzt mit schematischen Darstellungen und Lagen.	Der Vorbehalt wird gestützt. Es sind entsprechende Ergänzungen vorzusehen, die auf die Etappierung abgestimmt sind.

3.4 Thema 7.1 Bau- und Nutzungsvorschriften

Aussagen Vorprüfungsbericht	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
<u>Prüfvorbehalt:</u> - Die Fläche des Quartierplans ist exakt anzugeben.	Die Anpassung wurde vorgenommen und das Wort «ca.» wurde gelöscht.	Ca. löschen
<u>Prüfergebnis:</u> - Die Höhe ab Niveaupunkt (Meter über Meer) bis zum höchsten Punkt des Gebäudes (ohne Dachaufbauten) hält die in der Zone vorgegebene maximale Höhe von 20 m ein. - Zur Gebäudelänge sind in den BBV keine spezifischen Bestimmungen vorhanden. - Die maximale Gebäudelänge wird gemäss Plan Nr. 01 (Baubereiche) im Baubereich D1 mit 44.08 m um 4.08 m und im Baubereich C1 mit 70.68 m um 30.68 m überschritten.	Die maximale Gebäudehöhe für neue Bauten beträgt im Quartierplan 17.50m. Die maximale Gebäudelänge wurde von Seiten Gemeinde in der Teilzonenplanänderung mit neu 54 m definiert. Die Gebäudelängen im Baubereich D1 und C1 sind mit der 1/3 Bonusregelung eingehalten.	Die maximale Gebäudehöhe der Zone wird in den Bauvorschriften angepasst. Die Änderungen sind als Grundlage zu übernehmen.
<u>Prüfvorbehalt:</u> - Die maximalen Gebäudelängen pro Baufeld sind in den BBV zu ergänzen.	Der Art. 9 Bauweise wurde mit dem Abs. 2 ergänzt: «Die max. zulässige Gebäudelänge pro Baubereich entspricht der Länge des jeweiligen Baubereichs.»	Die maximalen Gebäudelängen sind zu ergänzen. Sind die Gebäudelängen kürzer als die planerisch festgelegten Baubereiche, ist dies im Planungsbericht aufzuzeigen.
- Eine Überschreitung der Gebäudelänge um mehr als ein Drittel gegenüber den Zonenvorschriften ist nicht genehmigungsfähig. Es ist zu empfehlen, die Zonenvorschriften für den Baubereich C1 entsprechend anzupassen.	Keine Stellungnahme seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Um das 70 m lange Gebäude mit dem Bonus von 1/3 zu ermöglichen, wird die Zonenvorschrift angepasst. In der Regelbauweise werden die maximalen Gebäudelängen auf 54 m festgelegt.

<u>Prüfvorbehalt:</u> Gemäss der Zonenplanänderung sollen 5 Vollgeschosse zulässig sein. Damit muss der Quartierplan die Abweichung von 1 Vollgeschoss von der Regelbauweise beantragen. Es ist zu empfehlen, die Zonenvorschriften anzupassen: Es sollen 6 Vollgeschosse bei einer Gesamthöhe von 17.50 m zulässig sein (siehe Vorprüfungsbericht zur Zonenplanänderung). In den BBV kann präzisiert werden, dass die Erdgeschosse 4.5 m Raumhöhe aufweisen müssen und die Resthöhe auf maximal 4 weitere Geschossebenen aufgeteilt werden können. Mit der Anpassung der Zonenvorschriften müsste auch keine Abweichung von der Geschossigkeit (Art. 37 BBV) beantragt werden.	Es handelt sich um eine Abweichung von den Zonenvorschriften. Die neue Formulierung lautet: «Innerhalb der maximal zulässigen Gebäudehöhe sind maximal 5 Geschossebenen zulässig».	Die Zonenvorschriften werden in der zulässigen Gebäudehöhe angepasst. An der Beschränkung, dass 5 Vollgeschosse zulässig sind, wird festgehalten. Dies hat zur Konsequenz, dass mit dem geltenden Recht der Quartierplanbonus für ein zusätzliches Geschoss in Anspruch genommen werden muss. Wäre ein Vollgeschoss in Sarnen schon heute 3.5 m, wäre der Bonus hinfällig. Art. 37 BBV umfasst die notwendige Bestimmung für eine zusätzliches Vollgeschoss.
- In Ergänzung dazu soll Art. 6 Abs. 3 BBV betreffend die Formulierung überprüft werden. Die Formulierung "in allen Baubereichen sind maximal sechs Vollgeschosse nach Art. 45 Abs. 5 BauG erlaubt. Innerhalb dieser sechs Vollgeschosse sind jedoch höchstens maximal fünf Geschossebenen zulässig" ist schwer verständlich.	Es handelt sich um eine Abweichung von den Zonenvorschriften. Die neue Formulierung lautet: «Innerhalb der maximal zulässigen Gebäudehöhe sind maximal 5 Geschossebenen zulässig».	Die Formulierung ist gemäss Vorschlag der Planverfasser zu überarbeiten.
<u>Prüfergebnis:</u> - Die Baulinie zur Gebäudeabstandsunterschreitung Baubereich A2 zu A4 ist eine Unterschreitung innerhalb des Quartierplans, die nicht ausgewiesen werden muss (analog übrige Gebäudeabstandsunterschreitungen innerhalb des Quartierplans).	Mit dieser Baulinie ist nicht die Gebäudeabstandsunterschreitung zwischen A2 und A4 gemeint, sondern die Gebäudeabstandsunterschreitung zu Gebäuden ausserhalb des Quartierplanperimeters. In diesem Fall die Abstandsunterschreitung zwischen dem Baubereich A2 und der Parzelle 2522.	Das Prüfergebnis wird zur Kenntnis genommen. In den Quartierplanunterlagen ist zwischen den Abstandsunterschreitungen innerhalb und gegen aussen klar zu unterscheiden.

<u>Prüfvorbehalt:</u> - Laut Art. 6 Abs. 6 der BBV sind "Dach- und Attikageschosse gemäss BauG Art. 45 Abs. 6 nicht zulässig. Wo durch Pflichtbaulinien nicht anderes bestimmt ist, dürfen die Vollgeschosse zurückspringen und innerhalb des Gebäudemantels ein Attikageschoss ausbilden." Diese Formulierung ist zu überprüfen. Es wird nicht klar, ob Attikageschosse zulässig sind oder nicht.	Art. 6 Abs. 6 wurde angepasst. Die neue Formulierung lautet: «Dach- und Attikageschosse gemäss BauG Art. 45 Abs. 6 sind nicht zulässig.» Neu gibt es unter Art. 7 Pflichtbaulinien zum rückspringenden obersten Geschoss einen neuen Abs.3. Dieser lautet: «Wo durch die Pflichtbaulinie nichts anderes bestimmt ist, darf das oberste Geschoss innerhalb des Gebäudemantels zurückspringen.»	Das letzte Geschoss kann – wo durch Pflichtbaulinien nicht anderes bestimmt – eingerückt werden. Wichtig für die spätere Beurteilung der Baueingaben sind die Kriterien für die angestrebte Gestaltung entlang der Strassen. Der Umgang mit dem Dachgeschoss ist im Planungsbericht dahingehend zu umschreiben.
<u>Prüfergebnis:</u> - Umfang, Zweck und Bestimmung der oberirdischen Baufelder sind in den verbindlichen Quartierplanunterlagen festgelegt. - Der Umfang der unterirdischen Baufelder ist orientierend im Richtprojekt dargestellt (Pläne Untergeschoss, Etappen 1 und 2). Unterirdische Bauten sind auch ausserhalb der oberirdischen Baufeldabgrenzungen zulässig, müssen aber die baugesetzlichen Abstände und Bestimmungen gemäss Art. 41 Abs. 2 BauG einhalten. Die Zweckbestimmung der unterirdischen Baufelder ist in Art. 17 Abs.8 BBV verbindlich festgelegt. Die Organisation und Nutzung des unterirdischen Raums ist raumplanerisch nachvollziehbar und zweckmässig.	Im orientierenden Untergeschossplan des Richtprojekts wurde der Strassenabstand auf die vorgeschriebenen 4m angepasst. Die tatsächlichen Abstände sollen in den nachgelagerten Bauprojekten eruiert und ggf. durch die Bauherrschaft Ausnahmen beantragt werden.	Die Untergeschosse halten den Strassenabstand nicht ein. Eine Unterschreitung des Strassenabstands kann aufgrund der Werkleitungen im Trottoirbereich sowie der zukünftigen Baumgruben nicht generell in Aussicht gestellt werden.
<u>Prüfvorbehalt:</u> - Der Begriff "Baubereich" ist durch den Begriff "Baufeld" zu ersetzen, da das BZR Samen noch nicht IVHB konform ausgestaltet ist.	Keine Kommentare seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die Gemeinde kennt in ihrem Zonenplan Baubereiche und wird diesen Begriff auch weiterhin anwenden. Der bestehende QP von 2013 definierte bereits Baufelder (A, B, C, D) und Baubereiche (a1, b2...). Der Begriff Baubereich ist richtig und im Quartierplan zu gebrauchen.

<u>Prüfvorbehalt:</u> - Näherbaurechte, die mit der vorliegenden Änderung beantragt werden, müssen für die öffentliche Auflage mit einem öffentlich beurkundeten Vorvertrag mit Unterschrift der betroffenen Grundeigentümer zum Abschluss eines Dienstbarkeitsvertrags vorliegen. Ein Dienstbarkeitsvertrag mit Eintrag im Grundbuch muss spätestens bei Einreichung des Baubewilligungsgesuchs vorliegen.	Es sind keine Näherbaurechte mehr notwendig.	Die Näherbaurechte mit dem Quartierplan zu gewähren, müssen die betroffenen Eigentümer den Lasten zustimmen. Wie im Vorprüfungsbericht des Kantons dargestellt, kann dies für die öffentliche Auflage des Quartierplans mit einem beurkundeten Vorvertrag erreicht werden.
<u>Prüfvorbehalt:</u> Der Artikel 29 der besonderen Bauvorschriften ist folgendermassen zu präzisieren: - Abs. 1: Auf fossile Energieträger zu Heizzwecken ist zu verzichten. - Abs. 2: Im Baubewilligungsverfahren ist der Energienachweis in der Form eines Systemnachweises nach der jeweils gültigen SIA-Norm 380/1 zu erbringen. - Abs. 3: Zur Erzielung einer energieeffizienten Bauweise müssen alle Neubauten den Grenzwert der jeweils gültigen Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE) um 10 Prozent unterschreiten. Der Energienachweis ist durch eine unabhängige Prüf Stelle zu kontrollieren.	Die Bestimmungen zur Energie sind gemäss den Anforderungen der Gemeinde formuliert worden. Der Wortlaut im entsprechenden Art. 31 Abs. 2 der besonderen Bauvorschriften lautet dementsprechend neu wie folgt: Gemäss Art. 18 Abs. 3 BauG ist im Quartierplanperimeter eine energieeffizientere Bauweise erforderlich. Bauten gelten als energieeffizient, wenn sie: a) In der Gebäudehülle der geltende Grenzwert der Energievorschriften im Systemnachweis 10% tiefer und die PV-Leistung um 25% höher realisiert wird als in der geltenden Energievorschriften, mit einer Obergrenze von 40kWp pro Gebäude, oder b) In der Gebäudehülle der geltende Grenzwert der Energievorschriften im Systemnachweis 10% tiefer realisiert wird und die Beheizung und die Warmwasseraufbereitung mittels Holzenergie erfolgt und die Warmwasserbereitstellung zu >40% mit thermischen Kollektoren bereitgestellt wird, oder	Die Bestimmungen zur Energie sind gemäss Anforderungen der Gemeinde zu formulieren.

	c) den MINERGIE-A Standard erreichen und die PV-Leistung um 25% höher realisiert wird als in der geltenden Energievorschriften, mit einer Obergrenze von 40kWp pro Gebäude, oder d) den MINERGIE-P Standard erreichen.	
--	--	--

3.5 Thema 7.2 Abweichung von Regelbauweise

Aussagen Vorprüfungsbericht	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
<u>Prüfergebnis:</u> Die Genehmigung der Abweichung von der Regelbauweise kann für die Grenz-, Gebäude- und Strassenabstandsunterschreitungen in Aussicht gestellt werden. Die Abweichung der Gebäudelänge von Baubereich C1 beträgt mehr als ein Drittel und kann nicht in Aussicht gestellt werden. Die Abweichung der Geschossigkeit kann grundsätzlich in Aussicht gestellt werden. Es ist zu empfehlen, für die Abweichung der Gebäudelänge und der Geschossigkeit die Anpassung der Zonenvorschriften, wie in den Kapiteln 7.2.5 und 7.2.6 erläutert, vorzunehmen.	Keine Kommentare seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Die Ausnahmen zur Gebäudelänge sind gemäss Ausführungen oben bzw. gemäss den zukünftigen Zonenvorschriften auszugestalten. Um die Gebäudelänge von mehr als 70 m zu ermöglichen, wird in der Regelbauweise die Gebäudelänge auf max. 54 m definiert.
<u>Prüfergebnis:</u> Die Geltungsdauer des Quartierplans ist auf 10 Jahre ab Inkrafttreten befristet (Art. 40 Abs. 2 BBV). Für die bis dahin nicht realisierten Teile des Quartierplans kann der Einwohnergemeinderat eine Überprüfung des Quartierplans anordnen (Art. 40 Abs. 3 BauG). <u>Hinweis:</u> Die Realisierung des Quartierplans ist für die Gemeindeentwicklung entscheidend. Zur Sicherstellung der Baulandverfügbarkeit empfiehlt der Kan-	Keine Kommentare seitens Bauherrschaft.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Parzellen sind seit dem Bau der Im Feld-Strasse grob erschlossen. Mit Beschluss des vorliegenden Quartierplans beginnt die 10jährige Frist für das gesetzliche Kaufrecht.

ton der Gemeinde das gesetzliche Kaufrecht bei einer Nichtrealisierung innerhalb von 10 Jahren anzuwenden (Art. 11 a Abs.2 BauG). Dies wäre bereits in den Planungsgrundlagen festzuhalten.		
---	--	--

3.6 Thema 8.4 Umwelt

Aussagen Vorprüfungsbericht	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
<u>Prüfhinweis:</u> In den weiteren Planungsarbeiten ist der Schwellenwert für die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung zu beachten.	Keine Kommentare seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Der in Betracht fallende Schwellenwert für eine Umweltverträglichkeitsprüfung liegt bei 500 Parkplätzen. Dieser wird nicht erreicht.
<u>Prüfvorbehalt:</u> Im Zonenplanänderungs- bzw. Quartierplanänderungsverfahren ist aufzuzeigen, dass die Anforderungen gemäss Art. 8 und 9 LSV für sanierungsbedürftige Strassen durch den induzierten Mehrverkehr auf der Nordstrasse und auf der Kägiswilerstrasse eingehalten werden.	Keine Kommentare seitens Bauherrschaft. Verweis auf Stellungnahme Gemeinde.	Gemäss Überprüfung der Ausgangslage im Zusammenhang mit der Sanierungsplanung der Kägiswilerstrasse wurde festgestellt, dass die Kägiswilerstrasse keine sanierungsbedürftige Strasse ist. Im Planungsbericht zur Zonenplanänderung werden weitere Ausführungen dazu gemacht.

3.7 Thema 8.5 Schutzraumbauten

Aussagen Vorprüfungsbericht	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
<u>Prüfvorbehalt:</u> Die Schutzräume sind in der Quartierplanung zu berücksichtigen. Für die Planung der notwendigen Schutzräume ist frühzeitig mit den technischen Inspektoren dem (baulicher Zivilschutz) Kontakt aufzunehmen.	Nach Rücksprache mit der Dienststelle Zivilschutz des Kantons Obwalden besteht eine Schutzraumpflicht. Bei Neubauten dieser Grössenordnung sind im Kanton Obwalden zwingend neue Schutzräume vorzusehen. Gemäss der im Richtprojekt ausgewiesenen totalen Anzahl Zimmer (in den Wohnungen) sind gemäss technischen Weisungen für den Pflicht-Schutzraumbau TWP total 541 Schutzplätze vorzusehen. Davon sind gemäss Aussage Dienststelle Zivilschutz mindestens 250 Schutzplätze zu realisieren.	Besteht ein Bedarf, ist dieser im Richtprojekt zu berücksichtigen. Im Quartierplan ist auszuführen, wo der Schutzraum oder die Schutzräume erstellt werden müssen. Es ist eine klare Zuordnung und Verbindlichkeit bereits auf Stufe Quartierplan zu erreichen.

	Der Grobnachweis der verlangten Anzahl und Verteilung ist basierend auf dem Richtprojekt erbracht und im Planungsbericht abgebildet. Im Quartierplan wird unter Art. 32 Schutzräume neu geregelt, dass proportional zu den Geschossflächen der jeweiligen Baubereiche die erforderliche minimale Anzahl Schutzräume bzw. -plätze zu erstellen sind, unter Berücksichtigung der möglichen Etappierung. Die genaue Anzahl und Verteilung der Schutzräume/-plätze pro Baubereich ist im Rahmen der Baubewilligung mit der Dienststelle Zivilschutz des Kantons Obwaldens zu definieren.	
--	---	--

3.8 Thema 8.6 Feuerpolizeiliche Beurteilung

Aussagen Vorprüfungsbericht	Stellungnahme Bauherrschaft	Stellungnahme Gemeinde
<u>Prüfhinweis:</u> Der Text zu Artikel 14 Brandschutz/ Feuerwehrzufahrt ist zu ergänzen: Vorlagen und Dokumente unter www.brandschutznachweis.ch sind zu beachten. Das erwähnte Merkblatt der Einwohnergemeinde und die Formulierung "einschlägige Vorschriften" sind nicht mehr gültig bzw. nicht mehr aktuell. Die Zufahrten und die Stellflächen sind gemäss der FKS "Richtlinie für Feuerwehrzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen" (mit Präzisierung Feuerwehrinspektorat Ob- und Nidwalden) zu erstellen.	Die erwähnten Hinweise wurden aufgenommen sowie die Ergänzungen vorgenommen.	Weitere Hinweise im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Bauprojektes sind der feuerpolizeilichen Stellungnahme vom 20. Juli 2023 zu entnehmen.

Die weiteren Hinweise für das Baubewilligungsverfahren, die von den Amtsstellen angebracht wurden, werden hier nicht aufgeführt.

4 Stellungnahmen weitere Fachstellen

4.1 Fachbereich Werke, Einwohnergemeinde Sarnen, Rütistrasse 8, 6060 Sarnen

Die Erschliessung der jeweiligen Bauten wird im Rahmen der Baubewilligung vertieft geprüft.

4.2 Elektrizitätswerk Obwalden (EWO), Stanserstrasse 8, Postfach 547, 6064 Kerns

EWQ-Werkleitungen und Transformatorenstation

Im betroffenen Perimeter befinden sich bestehende Rohr- und Kabelanlagen und eine Transformatorenstationen des Elektrizitätswerks Obwalden. Diese bestehenden Anlagen bleiben im Projekt integriert.

Elektrische Erschliessung

Gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung, Baugesetz und Verordnungen ist die elektrische Erschliessung und Versorgung zu regeln, ansonsten ist die Baureife nicht gegeben.

- Vor der Eingabe des Quartierplans muss die elektrische Versorgung mit den oberirdischen Standorten der Trafostationen und der Verteilnkabinen mit dem EWO abgesprochen und auf den Plänen aufgezeigt werden.

- Bis auf Weiteres ist davon auszugehen, dass mit den bestehenden Transformatorenstationen im Planungsgebiet die Versorgung gewährleistet ist.
- Hinweis: Es sind weitere Trafostationen nötig. Diese sind im Quartierplan Nr. 11 Werkleitungen 1:500 an schematischen Lagen eingetragen.

4.3 Beratungsstelle Hindernisfrei Bauen Nid- & Obwalden, c/o Josef Lussi, Stadelstrasse 11, 6373 Ennetbürgen

Die baulichen Anforderungen haben sich nach der Schweizer Norm SIA 500:2009 und der neuen Norm VS 640 075 zu richten und sind einzuhalten.

Die definitive Stellungnahme erfolgt bei der Eingabe für die Baubewilligung.

- Die Normen sind für die Bauprojekte zu berücksichtigen.

5 Mitwirkungseingaben Zonenplanänderung

Zur Zonenplanänderung ging eine spezifisch adressierte Eingabe mit Änderungsanträgen ein. Die Anträge wurden ebenfalls im Rahmen der Mitwirkung zum Quartierplan eingereicht.

Antrag 1: Art. 15a Abs. 8 rev.BZR sei zu ändern wie folgt:

«Es sind maximal fünf Vollgeschosse bei einer Gesamthöhe von 17.5 Meter zulässig. Ein Attikageschoss ist nicht zulässig.»

Eventualiter sei Art. 15a Abs. 8 rev.BZR zu ändern wie folgt:

«Im Gebiet der bisherigen Gewerbezone I (oder auf Grundstück Nr. 234, GB Sarnen) gilt eine Gesamthöhe von 17.5 Metern. Ein Attikageschoss ist nicht zulässig.»

Subeventualiter sei Art. 15a Abs. 8 rev.BZR zu ändern wie folgt:

«Im Gebiet der bisherigen Gewerbezone I (oder auf Grundstück Nr. 234, GB Sarnen) seien die Gebäude in der Höhe so zu bemessen, dass sie an den mittleren Wintertagen nicht länger als während zwei Stunden zu einer dauernden Beschattung der Gebäude oder von Gebäudeteilen auf den Grundstücken Nrn. 4421 und 2980, GB Sarnen, führen.»

Begründungen:

In der Arbeits- und Wohnzone «Im Feld» sollen neu maximal fünf Vollgeschosse und eine **Gesamthöhe von 20 Meter** zulässig sein. Woraus sich diese Höhenangaben ableiten sollen, ist nicht ersichtlich. Vielmehr erscheinen diese Angaben unklar und widersprüchlich. 5 Vollgeschosse à 3.5 m entsprechen einer Höhe von 17.5 m. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine maximale Gebäudehöhe von 20 m zulässig sein soll. Und es ist abwegig, wenn zu dieser Gebäudehöhe gemäss Anhang zum BZR sogar nochmals **drei zusätzliche Meter** zulässig sein sollen. Diese Möglichkeit im Anhang ist ersatzlos zu streichen.

Entgegnungen der Gemeinde

Die Bestimmungen im BZR werden auf eine Gebäudehöhe von 17.5 Meter reduziert. Nach wie vor sind 5 Geschosse zulässig, die jedoch nach geltendem Recht als 6 Vollgeschosse anzurechnen sind.

Da Attikageschosse innerhalb der Gebäudehöhe zu realisieren wären, müssen diese nicht ausgeschlossen werden. Ob innerhalb der maximalen Gebäudeabmessungen Attikageschosse zulässig sind, ist eine gestalterische Frage.

Auf eine Verknüpfung der Gebäudehöhe mit der Beschattung wird verzichtet. Die Vorschrift kann nicht nur auf eine Nachbarparzelle angewendet werden.

Der mit dem Quartierplan zulässige Bonus von einem Geschoss bzw. 3 Meter und einer um 1/3 grössere Gebäudelänge, bilden den allgemeinen Rahmen für Quartierpläne. Im vorliegenden Fall kann mit dem Bonus das bestehende Bankgebäude einbezogen werden.

Antrag 2: Im Anhang «Anforderungen Quartierplangebiete» zum rev.BZR sei für den Quartierplan «Im Feld» der folgende Satz zu streichen: *«Die maximale Gesamthöhe kann um 3.0 Meter überschritten werden.»*

Im geltenden Quartierplan gibt es eine Gewerbezone II (20 Meter Höhe) und eine Gewerbezone I (15 m Höhe). Nun soll diese reine Gewerbenutzung in eine Zone mit Mischnutzung überführt werden. Dabei wird die Gebäudehöhe der Gewerbezone II übernommen und gar noch mit der unzulässigen Möglichkeit ergänzt, diese Gebäudehöhe um 3 Meter zu überschreiten. Wie sich solche «Wohnsilos» mit dem Gebot des qualitativ vollen Wohnens (vgl. Art. 15a revBZR: «qualitativ hochwertige Räume») vertragen sollen, wird in den aufgelegten Unterlagen nirgends begründet.

Das Grundstück Nr. 234 und die Grundstücke der Eigentümerschaft befinden sich gemeinsam in der Gewerbezone I (GZ I). Dort gilt eine Gebäudehöhe von 12 m und eine Firsthöhe von 15 m. Nun aber soll auf Grundstück Nr. 234 plötzlich eine Gesamthöhe von 20 Metern zulässig sein, mit der Möglichkeit eines Zuschlags von 3 Metern! Die Gebäude auf Grundstück Nr. 234 sollen auf bis zu 23 Meter erhöht werden können.

Das ist in keiner Art und Weise gerechtfertigt.

Die geplante Verdoppelung der Gebäudehöhe verletzt auch den Grundsatz der **Planbeständigkeit**.

Daran ändern die Ausführungen im Planungsbericht nichts (vgl. S. 18 f.). Der revidierte Richtplan 2019 kann die neu geplante Gebäudehöhe von bis zu 23 Metern nicht begründen. Die Planbeständigkeit ist auch deshalb verletzt, weil die Gemeinde die Auswirkungen der geplanten Teilrevision grundlegend falsch einschätzt. So wird zu Unrecht ausgeführt, dass die mit dem Quartierplan festgelegten Bestimmungen zur Höhe der Bebauung beibehalten werden (Planungsbericht, S. 18). Das ist aufgrund der vorstehenden Ausführungen falsch, besonders in Bezug auf das Grundstück Nr. 234. Im Übrigen soll im Gebiet Feld eine **massive Verdichtung** erfolgen. Es trifft deshalb nicht zu, wenn die Gemeinde ausführt, die Vorgaben zum Fahrtenmodell blieben unverändert. Die Gemeinde will im Gebiet Feld eine massive Mehrnutzung ermöglichen, insbesondere auch Wohnen, und gleichzeitig die bestehenden, bereits heute kaum kontrollierten und eingehaltenen Vorgaben zum Fahrtenmodell einhalten. Dieses Vorgehen ist abwegig und unzulässig. Die geplante Verdichtung und Mehrnutzung wird unweigerlich zu einem entsprechenden **Mehrverkehr** führen (vgl. zum Ganzen Ziffer 5 nachfolgend). Die geplante Teilrevision hätte für die Eigentümerschaft gravierende Nachteile zur Folge.

Entgegnungen der Gemeinde

Die Gewährung des Bonus von 3 m wird gemäss den Vorgaben im Quartierplan nicht in Anspruch genommen. Lediglich das bereits bestehende Gebäude der Obwaldner Kantonalbank weist im Bestand mit knapp 17.65 Meter eine leicht höhere Gebäudehöhe auf und wird im Quartierplan als Ausnahme aufgeführt.

In dem der Bonus für den Quartierplan im Anhang des BZR ausdrücklich limitiert wird, wird eine Regelungslücke im BZR von Sarnen geschlossen. Der Kanton gewährt mit einem Quartierplan nur noch Abweichungen von 3 m bzw. 1 Vollgeschoss in der Höhe und 1/3 Mehrlänge der Bauten. Die Abweichungen von der Regelbauweise müssen explizit in den besonderen Bauvorschriften ausgewiesen werden. Sie werden nicht pauschal gewährt.

In dem die zulässige Gebäudehöhe in der Regelbauweise auf 17.5 Meter gesetzt wird, bedarf es für die Umsetzung des Quartierplans keiner weiteren Ausnahmen bzw. Abweichungen in der Höhe.

Betreffend dem Baubereich a3 resultiert gegenüber den heute zulässigen 12 m (4 Vollgeschosse à 3 m) eine um maximal 5.5 Meter höhere Nachbarschaft, die jedoch auf 5 Geschosse beschränkt ist. Damit können höhere Geschosse ermöglicht werden.

Aufgrund der Plafonierung der Anzahl Fahrten in der Abendspitzenstunde erfolgt mit der Nutzungsänderung kein Mehrverkehr gegenüber heute.

Antrag 3: Der Anhang «Anforderungen Quartierplangebiete» zum rev.BZR sei für den Quartierplan «Im Feld» zu ändern wie folgt:

~~«Bestimmungen zu verkehrsorientierten Verkaufsnutzungen»~~

Die Schaffung von verkehrsorientierten Verkaufsnutzungen ist nur zulässig, wenn in einem Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen nachgewiesen wird, dass dadurch die Einhaltung des Fahrtenkontingents von 500 Fahrten nicht gefährdet wird und wenn die verkaufsorientierten Verkaufsnutzungen in die Überprüfung und Durchsetzung der Vorgaben des Fahrtenmodells einbezogen werden.

~~«Regelung des Fahrtenkontingents von 500 Fahrten in der Abendspitzenstunde»~~

In einem Gutachten eines unabhängigen Sachverständigen ist nachzuweisen, dass das Fahrtenkontingent von 500 Fahrten in der Abendspitzenstunde jederzeit eingehalten werden kann. Dabei ist auszugehen von der *maximal*/zulässigen Anzahl von Parkplätzen. Weiter ist verbindlich aufzuzeigen, wie das Verkehrsaufkommen überwacht und gezählt wird und welche Massnahmen getroffen werden, um die Fahrten bei Bedarf auf das zulässige Minimum zu beschränken. Es ist jährlich über das Fahrtenmodell Bericht zu erstatten.

Entgegnungen der Gemeinde

Die Anträge und Änderungswünsche werden nicht berücksichtigt. Verkehrsorientierte Nutzungen sind im Rahmen des Fahrtenkontingents zulässig. Auf die Aufnahme der Forderung eines unabhängigen Sachverständigen im Bau- und Zonenreglements wird verzichtet. Auf Massnahmen und Forderungen für ein Monitoring und Controlling des Fahrtenmodells wird verzichtet.

Da die Berechnungen zum Richtprojekt aufgezeigt haben, dass das Fahrtenkontingent nicht ausgeschöpft wird, wird dieses auf 415 Fahrten in der Abendspitzenstunde reduziert.

6 Mitwirkung und Vorprüfung zur Zonenplanänderung

Im Folgenden werden aus dem Vorprüfungsbericht des Bau- und Raumentwicklungsdepartements vom 5. März 2024 die Prüfergebnisse und Vorbehalte aufgeführt. Die Überschriften entsprechen dabei den Zwischentiteln des Vorprüfungsberichts. Die Vorbehalte werden mit einer Entgegnung kommentiert.

6.1 Anforderungen gemäss Raumplanungsgesetz und dem kantonaalem Richtplan 2019

Prüfergebnis:

- Die Umzonung unterstützt die haushälterische Bodennutzung und die Siedlungsentwicklung nach innen, indem die Realisierung einer parzellenübergreifenden Gesamtüberbauung von rund 2.5 Hektaren und einer dichten Nutzung an zentraler, gut erschlossener Lage ermöglicht wird. Die Anforderungen gemäss Raumplanungsgesetz und kantonaalem Richtplan 2019 sind erfüllt.
- Die Umzonung unterstützt die bedarfsgerechte Festlegung der Bauzonen.
- Die Umzonung und die Bauvorschriften für die Arbeits- und Wohnzone "Im Feld" unterstützen die Realisierung des vorgesehenen Nutzungsprofils.
- Der Bedarf für Industrie- und Gewerbezone ist innerhalb des Gemeindegebiets gedeckt. Mit der Einführung einer Arbeitszonenbewirtschaftung im Kanton (Richtplananpassung 2022) ist auch aus regionaler bzw. kantonalen Sicht zu beurteilen, ob genügend Industrie- und Gewerbeflächen zur Verfügung stehen. Bisher ging der Kanton von einem verfügbaren Angebot von rund 9 ha gegenüber einem geschätzten Bedarf von 11 ha aus. Mit der Umzonung werden dem Markt weitere 2 ha an Industrie- und Gewerbezone entzogen und das Angebot weiter verknappt. Aufgrund der Lagegunst ist aber davon auszugehen, dass klassische Industrie- und Gewerbebetriebe an diesem Standort kaum noch neu angesiedelt werden könnten.
- Die Umzonung und die vorgesehene Quartierplanung dienen einer raumplanerisch sehr guten Gesamtlösung, erfüllen die raumplanerischen Planungsgrundsätze in hoher Masse und ermöglichen die Initialisierung der Entwicklung an zentraler Lage.
- Die Anforderungen aus dem kommunalen Verkehrsrichtplan und dem Gesamtverkehrskonzept sind erfüllt.
- Die Aufhebung des Richtplans Feld 2010 wird unterstützt.

Prüfvorbehalt:

- Es ist zu ergänzen, wo Alternativstandorte für Handwerks- und Gewerbebetriebe, die lärm- und platzintensiv sind im Raum Sarnen bestehen. Dies kann beispielsweise mit Bezug zum räumlichen Entwicklungskonzept erfolgen.

Entgegnungen der Gemeinde

Lärm- und Arbeitsplatzintensive Nutzungen finden in Sarnen im nördlich angrenzenden Arbeitsgebiet sowie im Gebiet Kreuzstrasse Platz. Der Planungsbericht wird entsprechend ergänzt.

6.2 Nutzungsplanänderung

Prüfergebnis:

- Die Umzonungen sind mit den übergeordneten Gesetzgebungen (Raumplanungsgesetz) und Vorgaben (kantonaler Richtplan 2019, kommunale strategische Planungsinstrumente) in Übereinstimmung und sind zweckmässig.
- Die Zonenvorschriften und die Bestimmungen zum Quartierplan "Im Feld" im Anhang zum BZR beinhalten die massgebenden Regelungen zu Nutzungsart, Baumassen, Geschosszahl, Erschliessung, Parkierung, Verkehr, Gestaltung und Aussenraumqualität und unterstützen das Ziel einer qualitätsvollen Überbauung.
- Die Anpassung des Perimeters der Quartierplanpflicht ist zweckmässig und stimmt mit dem neu erarbeiteten Quartierplan überein.
- Die Festlegung des Fahrtenmodells in den Zonenvorschriften und dem Quartierplan ist zweckmässig. Der kommunale Richtplan Feld aus dem Jahr 2010 kann aufgehoben werden.

Prüfvorbehalt:

- Die im Planungsbericht (S. 12) und der Zonenplanänderung Massstab 1:1'500 angegebenen Teilflächen stimmen nicht überein und sind zu überprüfen gemäss den Flächenangaben im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung (ÖREB).
- Der Begriff "Gesamthöhe" ist durch ein Mass gemäss dem für Sarnen gültigen gesetzlichen Vorgaben zu ersetzen (Firsthöhe oder Gebäudehöhe), da das BZR Sarnen noch nicht IVHB konform ist.
- Der Begriff "Baubereich" ist durch den Begriff "Baufeld" zu ersetzen, da das BZR Sarnen noch nicht IVHB konform ist.
- Die Bestimmungen zur Gesamthöhe sind in den Planungsinstrumenten zu überprüfen und sinnvoll in Übereinstimmung zu bringen.
- Die Abweichung von 3.0 m in der Gesamthöhe bei gleichzeitig möglicher Abweichung um ein zusätzliches Vollgeschoss (Doppelspurigkeit) ist zu überprüfen und auf das Notwendige zu reduzieren.
- Die Gebäudelänge ist in den Zonenvorschriften so anzupassen, dass die Abweichungen im Quartierplan nicht mehr als einen Drittel betragen. Die Gebäudelänge könnte für den Baubereich C1 beispielsweise gesondert aufgeführt werden.

Entgegnungen der Gemeinde

- Die Flächenangaben werden überprüft und bereinigt. Zu beachten ist, dass der Perimeter des QP, wie er im ÖREB eingetragen ist, nicht deckungsgleich mit der Parzelle ist. Eine Grenzbereinigung nach 2013 ist dafür verantwortlich.
- Der Begriff Gesamthöhe wird durch Gebäudehöhe ersetzt.
- Der Begriff Baubereich wird weiterverwendet. Der bestehende Quartierplan nutzt bereits den Begriff und unterscheidet zwischen Baufeldern und Baubereich. Im Weiteren kennt die Gemeinde Baubereiche, die über den Zonenplan ausgeschieden sind.
- Die Bestimmungen zur zulässigen Höhe und der zulässigen Geschosse werden überprüft und angepasst.
- Die Vorschriften werden so ausgestaltet, dass die vorgesehene Höhe von 17.5 m mit fünf Geschossen im bestehenden Regelungskorsett über den Quartierplanbonus realisierbar sind. Mit der zukünftigen IVHB-konformen Regelbasis, wäre die Bebauung ohne Quartierplanbonus möglich.
- Die Gebäudelänge wird auf 54 m festgelegt. Mit dem Bonus von 1/3 Mehrlänge kann das Haus am Bahnhof realisiert werden.

6.3 Naturgefahren

Prüfergebnis:

- Wenn die Auflage eingehalten wird, ist das Vorhaben mit den Vorgaben betreffend Naturgefahren vereinbar.

Vorbehalt zu Handen des Baubewilligungsverfahrens:

- Betreffend Nachbar- und Umweltgefährdung darf mit einer zukünftigen Bebauung des Perimeters keine Mehrgefährdung provoziert werden. Im Baubewilligungsverfahren ist dies nachzuweisen.

Entgegnungen der Gemeinde

Im Baubewilligungsverfahren werden entsprechende Auflagen gemacht.

6.4 Lärmschutz

Prüfvorbehalt zu Handen des Baubewilligungsverfahrens:

- Im Rahmen zukünftiger Baubewilligungsverfahren sind die Lärmbelastungen durch lärmerzeugende Betriebe zu ermitteln. Falls notwendig sind Lärmschutzmassnahmen zur Umsetzung des Vorsorgeprinzips bzw. zur Einhaltung der Planungswerte aufzuzeigen.
- Für die auf dem Strassennetz erzeugten Mehrbelastungen gelten Art. 8 und 9 LSV. Die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Strasse darf nicht zu wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen führen. Auf den übrigen Verkehrsanlagen dürfen durch die Mehrbeanspruchung die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden. Gemäss den Strassenlärmkatalogen des Kantons und der Gemeinde verursachen die Nordstrasse und die Kägiswilerstrasse Immissionen über den Immissionsgrenzwerten.

Prüfvorbehalt:

- Im Zonenplan- bzw. Quartierplanänderungsverfahren ist aufzuzeigen, dass diese Anforderungen durch den induzierten Mehrverkehr eingehalten werden können.

Entgegnungen der Gemeinde

Im Zonenplanverfahren erfolgt der Nachweis, dass die Siedlungsentwicklung auf den Verkehr abgestimmt ist und die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung eingehalten sind. Abklärungen zur Sanierungspflicht der Kägiswilerstrasse zeigen, dass heute und zum Prognosezeitpunkt keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte erwartet werden.

6.5 Feststellung bezüglich der Mehrwertabgabe

Prüfergebnis:

- Es ist keine Mehrwertabgabe zu entrichten.