



sarnen

Einwohnergemeinde Sarnen

Kommunaler Verkehrsrichtplan

inkl. kommunaler Richtplan für das Fusswegnetz



05.09.2012

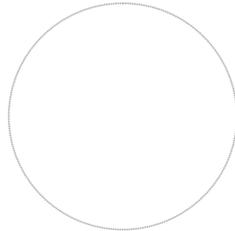
Genehmigung:

Kommunaler Verkehrsrichtplan der Einwohnergemeinde Sarnen

Vom Einwohnergemeinderat beschlossen am:

Sarnen, _____

Der Gemeindepräsident



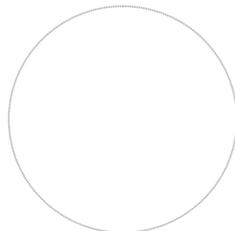
Der Gemeindeschreiber

Den Kanton betreffende Inhalte (kommunaler Richtplan für das Fusswegnetz)

Vom Regierungsrat genehmigt am:

Sarnen, _____

Der Landschreiber



Inhalt

1	Einleitung	6
1.1	Anlass und Aufgabe	6
1.2	Planungshorizont	6
1.3	Verbindlichkeit	6
1.4	Verhältnis Verkehrsrichtplan – Baulinienplan (Verkehrsplan)	7
1.5	Verhältnis Verkehrsrichtplan – Erschliessungsprogramm	7
1.6	Planungsablauf	7
2	Grundlagen	8
2.1	Grundlagen Gemeinde	8
2.2	Grundlagen Kanton	8
2.3	Grundlagen Bund	8
3	Ausgangslage	10
3.1	Strassennetz	10
3.2	Radverkehrsnetz	11
3.3	Fuss- und Wanderwegnetz	12
3.4	Inventar der historischen Verkehrswege	13
4	Verkehrspolitische Ziele	14
5	Verkehrskonzept	17
6	Massnahmen	21
6.1	Erläuterungen zu den Massnahmenblätter	21
6.2	Gliederung Massnahmen	21
6.4	Massnahmen Strassenverkehr	22
6.4.1	Massnahmen Aus- und Neubauten Strassenverbindungen.....	22
6.4.2	Massnahmen Umbau Knoten.....	31
6.4.3	Massnahmen Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung	40
6.4.4	Massnahmen Parkierung / ruhender Verkehr	48
6.5	Massnahmen Radverkehr	52
6.7	Massnahmen Fussverkehr	67
6.9	Massnahmen öffentlicher Verkehr	92
7	Realisierungsprogramm	98
8	Umsetzung, Monitoring und Controlling	98
9	Anhang	99
A 1	Ausgangslage Strassenklassierung	99
A 2	Ausgangslage Radwegnetz	105
A 3	Ausgangslage Fusswegnetz	111
A 4	Realisierungsprogramm	118

1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabe

Gestützt auf Art. 11 des kantonalen Baugesetzes vom 12. Juni 1994 (BauG) und Art. 3 des Bau- und Zonenreglements vom 9. Dezember 1997 (BZR; Stand: 2. Juli 2008) erlässt der Einwohnergemeinderat einen Verkehrsrichtplan gemäss Art. 3 Abs. 3 BZR und Art. 11 des Strassenreglements vom 28. November 1999.

Der Verkehrsrichtplan ist analog dem Erschliessungsprogramm Bestandteil der Ortsplanung. In ihm legt die Gemeinde nach Art. 3 Abs. 3 BZR die wichtigsten Strassen, Wege und Plätze sowie Trottoirs fest. Im Gegensatz zum Erschliessungsprogramm ist er jedoch nicht von Gesetzes wegen vorgeschrieben. Der Verkehrsrichtplan hat die Aufgabe, die Bereiche Verkehr, Raumentwicklung und Umwelt aufeinander abzustimmen. Er ist, wie alle Richtpläne, ein Instrument der Koordination und Steuerung für die raumwirksamen Tätigkeiten. Die Zweckmässigkeit eines Verkehrsrichtplans darf als unbestritten bezeichnet werden. Der Verkehrsrichtplan verfolgt folgende Aufgaben:

1. Er ist ein strategisches Instrument für den Gemeinderat.
2. Er ist ein Weisungsinstrument für die Verwaltung.
3. Er ist für die Nutzungsplanung zu beachten.
4. Er ist ein wichtiges Koordinationsinstrument.

1.2 Planungshorizont

Der Zeithorizont für die Zonenplanung ist auf 10 bis 15 Jahre ausgelegt (Art. 15 RPG). Die Richtplanung erfasst dagegen einen erweiterten Horizont von 20-25 Jahren. Der Übereinstimmung der politischen Vorstellungen und der Verkehrsrichtplanziele ist damit über die Dauer einer Legislaturperiode hinaus Beachtung zu schenken.

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

Die Realisierung erfolgt jeweils unter Vorbehalt der Verfügbarkeit der finanziellen und personellen Ressourcen. Für die Investitions- und Finanzplanung der Gemeinde wird im Kapitel 0 ein Realisierungsprogramm erstellt.

1.3 Verbindlichkeit

Kommunale, vom Einwohnerrat erlassene Richtpläne sind im Sinne der Grundlagen gemäss Art. 11 Abs. 2 des kantonalen Baugesetzes (BauG) für die Behörden verbindlich.

Richtpläne werden im Gegensatz zur Nutzungsplanung nicht durch die Gemeindeversammlung beschlossen, sondern durch den 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 (Quartierplan, Baulinienplan, etc.).

Der vorliegende Verkehrsrichtplan enthält den kommunalen Richtplan für das Fusswegnetz im Sinne von Art. 2 der Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom

19. Oktober 1989 (VFWG). Der Richtplan für das Fusswegnetz wird vom Einwohnergemeinderat erlassen und bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

1.4 Verhältnis Verkehrsrichtplan – Baulinienplan (Verkehrsplan)

Der Baulinienplan (Verkehrsplan) in dem Massstäben 1:2500 und 1:500 der Dorfschaftsgemeinde Sarnen vom 19. Juni 2001 hält den Raum für geplante Strassen und Wege mit Hilfe von grundeigentümerverbindlichen Baulinien frei und behält seine Gültigkeit bis zu einer allfälligen Änderung aufgrund der Verkehrsrichtplanung. Die Realisierung von Elementen, die nur in der Verkehrsrichtplanung enthalten sind, verlangt eine Aufnahme in den Baulinien- und Verkehrsplan oder in ein anderes eigentümerverbindliches Planungsinstrument (Erschliessungsplan, Quartierplan, Teilbauungsplan, Projekt usw.). Erst in diesem Verfahren besteht für die Betroffenen die Möglichkeit, allfällig Einsprache zu erheben.

1.5 Verhältnis Verkehrsrichtplan – Erschliessungsprogramm

Das eidgenössische Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG) verlangt von den Gemeinden für die Bauzonen ein Erschliessungsprogramm (Art. 19 Abs. 2 RPG). Dieses soll aufzeigen, zu welchem Zeitpunkt und mit welchen Mitteln dies Gemeinde ihre Bauzonen innerhalb von 15 Jahren zu erschliessen beabsichtigt.

Gemäss Art. 30 BauG erlässt der Gemeinderat zwingend ein Erschliessungsprogramm. Darin wird gestützt auf die erwünschte räumliche Ordnung der Gemeinde aufgezeigt, wie, wann und mit welchen Gesamtkosten die Erschliessung, ihr Ausbau oder Ersatz erfolgen.

Das Erschliessungsprogramm macht Verweise auf Massnahmen des kommunalen Verkehrsrichtplans.

Im Massnahmenplan Strassen und öffentlicher Verkehr wird auf das Erschliessungsprogramm verwiesen.

1.6 Planungsablauf

Der Planungsablauf sowie die Verfahren zur Mitwirkung, Vorprüfung und Planaufgabe sind in einem separaten Planungsbericht dargelegt. Der Planungsbericht legt weiter dar, wie die übergeordneten Vorgaben, insbesondere der kantonalen Richtplan berücksichtigt werden. Der Planungsbericht für den Verkehrsrichtplan wurde im Sinn des Planungsberichts zur Nutzungsplanung gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung erstellt.

2 Grundlagen

2.1 Grundlagen Gemeinde

Reglemente

- Bau- und Zonenreglement Gemeinde Sarnen vom 9. Dezember 1997 (BZR)
- Erschliessungsreglement Gemeinde Sarnen vom 28. November 1999
- Strassenreglement Gemeinde Sarnen vom 28. November 1999

Konzept und Planungen

- Verkehrsrichtplan Dorfschaftsgemeinde Sarnen vom 20. März 2001
- Verkehrsrichtplanung Bezirksgemeinde Schwendi vom 13. Juni 1994
- Baulinienplan (Verkehrsplan) Dorfschaftsgemeinde Sarnen 1:2'500 vom 19. Juni 2001
- Baulinienplan (Verkehrsplan) Dorfschaftsgemeinde Sarnen 1:500, Dorfkern Teil Nord vom 19. Juni 2001
- Baulinienplan (Verkehrsplan) Dorfschaftsgemeinde Sarnen 1:500 Dorfkern Teil Süd vom 19. Juni 2001
- Industrie Sarnen Nord, Verkehrstechnisches Gutachten, TEAMverkehr.zug, 23. November 2010

2.2 Grundlagen Kanton

Gesetze und Verordnungen

- Baugesetz vom 12. Juni 1994, Stand 30. April 2009 (BauG; GDB 710.1)
- Verordnung zum Baugesetz vom 7. Juli 1994, Stand 20. Oktober 1994 (BauV; GDB 710.11)
- Kantonsstrassengesetz vom 11. Mai 1958 (GDB 720.3)
- Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 28. November 2002 (öVG)
- Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 19. Oktober 1989, Stand 20. September 2001 (VFWG; GDB 720.71)

Konzept und Planungen

- Richtplanung 2006-2020, vom Regierungsrat erlassen am 6. März 2007, vom Kantonsrat genehmigt am 15. März 2007
- Richtplan Wanderwegnetz vom Regierungsrat erlassen am 4. Juli 1995
- Kantonales Radroutenkonzept Obwalden, vom Regierungsrat erlassen am 27. Februar 1996
- Strategie Strassennetz Kanton Obwalden, Expertenbericht zum Richtplanprojekt Nr. 1079, 12. Dezember 2008

2.3 Grundlagen Bund

Gesetze und Verordnungen

- Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985, Stand 1. April 1996 (FWG; SR 704)
- Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979, Stand 1. August 2008 (RPG; SR 700)
- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01)
- Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272)
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21)
- Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000, Stand 1. September 2007 (RPV; SR 700.1)

Konzepte und Inventare

- Sachplan Verkehr, Teil Strasse
- Sachplan Verkehr, Teil Schiene
- Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Die bestehenden Verkehrsrichtpläne der Dorfschaftsgemeinde Sarnen und der Bezirksgemeinde Schwendi werden durch den vorliegenden Verkehrsrichtplan ersetzt und aufgehoben.

3 Ausgangslage

3.1 Strassennetz

In den Plänen „Ausgangslage Funktionen Strassennetz 1:7'500“ sind die bestehenden Strassen nach den Strassenklassierungen der VSS-Norm 640 040b dargestellt. Die Typisierung erfolgt nur aufgrund der verkehrstechnischen Wichtigkeit der einzelnen Strassen im Verkehrsnetz und nicht aufgrund der Eigentumsverhältnisse bei diesen Strassen. Ausserhalb des Siedlungsgebietes werden nur Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen typisiert.

Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen

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 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). Sie sind gemäss Strassenreglement Art. 7 Abs. 1 Strassen, die sich auf dem Gebiet der Einwohnergemeinde befinden, jedoch Eigentum des Kantons sind.

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).

Sammelstrassen

Wichtige Strassen im innerörtlichen Netz der Siedlungsgebiete von Sarnen, welche die Quartiere mit den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen verbinden, bilden das Netz der Sammelstrassen. Sammelstrassen werden dort als solche 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). Sie sind im Strassenreglement ebenfalls aufgeführt.

Erschliessungsstrassen

Als Erschliessungsstrassen werden diejenigen Strassen bezeichnet, welche für die Fein- und Gesamterschliessung eines Quartiers mit geringem Verkehrsaufkommen von Bedeutung sind. Alle anderen Strassen sind als Zufahrtsstrassen klassiert und werden nicht dargestellt. Erschliessungsstrassen sind nach dem Mischprinzip genutzte Verkehrsflächen und erschliessen einzelne Parzellen oder Gebäude und führen den Verkehr zu den Sammelstrassen. Sie haben dadurch nur quartierinterne Bedeutung im Gesamtverkehrsnetz.

Mit dem bestehenden Erschliessungsreglement der Gemeinde Sarnen werden Erschliessungsstrassen aufgrund des Eigentums in zwei Kategorien eingeteilt:

1. Erschliessungsstrassen A sind Strassen im Eigentum der Einwohnergemeinde, die der Erschliessung von Wohnquartieren dienen. (Art. 8, Abs. 1 Erschliessungsreglement)
2. Erschliessungsstrassen B sind Strassen im Eigentum der Bürgergemeinde, Korporationen oder Privater. (Art. 8, Abs. 2 Erschliessungsreglement)

Im Plan Funktionen Strassennetz im Anhang A 1 wird auf diese Unterscheidung verzichtet.

3.2 Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz kann aufgrund der Anforderungen der Benutzer in ein Alltagsnetz und ein Freizeitnetz unterteilt werden. Das Freizeitnetz besteht vorab aus den nationalen, regionalen und lokalen Radrouten und Mountainbikerouten. Die Strecken sollen wo möglich abseits von stark befahrenen Strassen, in landschaftlich reizvoller Umgebung geführt werden.

Das Alltagsnetz des Radverkehrs ist insbesondere ein lokales Netz für den Pendlerverkehr (Schüler, Erwerbstätige) sowie für den Ziel/Quell-Verkehr (Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen).

Als Ausgangslage werden die wichtigsten Verbindungen für den Radverkehr nach Art der Anlage in folgenden Kategorien dargestellt:

- Radstreifen
- Radwege
- Radwege auf schwach befahrenen Strassen
- kombinierte Rad-Gehwege
- kombinierte Rad-Gehwege auf schwach befahrenen Strassen
- Rad- und Mountainbikerouten von SchweizMobil

Mit der Ausgangslage werden auch die Netzlücken ermittelt. Dabei wird davon ausgegangen, dass bei einer grösseren Verkehrsbelastung der Strasse (ca. 3000 DTV) geeignete Anlagen für den Radverkehr anzubieten sind oder mittels Verkehrsberuhigungsmassnahmen die Verträglichkeit zwischen motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr zu erhöhen ist.

Die Möglichkeit für die Mitbenutzung des Trottoir, wie dies z.B. auf der Wilerstrasse signalisiert ist, wird nicht als geeignete Anlage eingestuft. Insbesondere an schönen Wochenenden führt das grosse Verkehrsaufkommen von Radfahrern und Fussgängern zu Konflikten auf dem Trottoir.

Das kantonale Radroutenkonzept von 1996 wird als Grundlage für das kommunale Netz berücksichtigt.

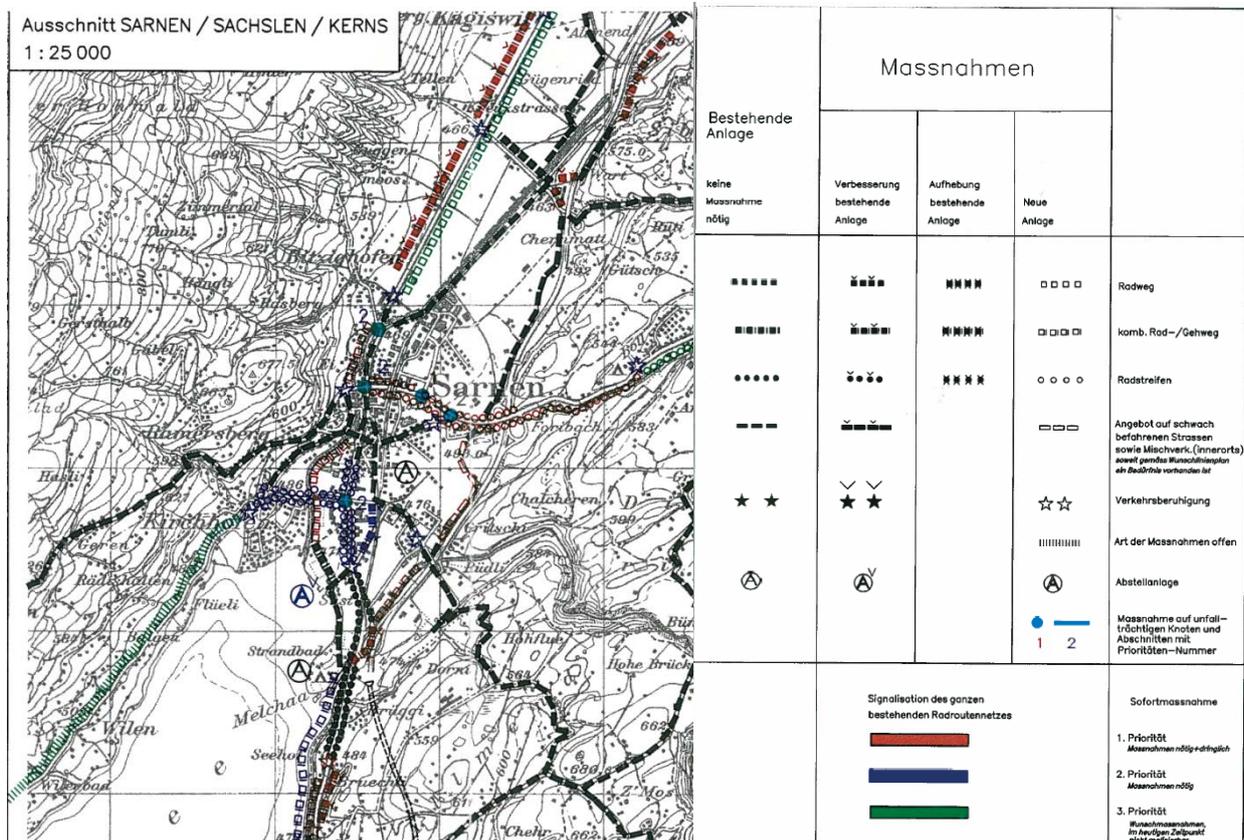


Abbildung 1: Ausschnitt kantonales Radroutenkonzept 1996

Die Ausgangslage des Radverkehrsnetzes ist in den Karten im Anhang A 2 dargestellt.

3.3 Fuss- und Wanderwegnetz

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege verlangt die Planung, die Anlage und die Erhaltung eines zusammenhängenden Fuss- und Wanderwegnetzes. Dabei liegen Fusswege in der Regel innerhalb des Siedlungsgebietes und Wanderwege in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes.

Gemäss der kantonalen Vollziehungsverordnung zum FWG erlässt der Einwohnergemeinderat einen kommunalen Richtplan für das Fusswegnetz im Sinne von Art. 2 VVFWG. Die Wanderwege werden in einem kantonalen Richtplan aufgezeigt (Art. 3 VVFWG). Der kantonale Richtplan Wanderwegnetz wurde vom Regierungsrat am 4. Juli 1995 erlassen und durch den Kantonsrat am 19. Oktober 1995 beschlossen.

Die Wanderwege sind ausserhalb des Siedlungsgebietes orientierend dargestellt. Innerhalb der Siedlungsgebiete sind die Wanderwege in das Fusswegnetz integriert.

Die Einwohnergemeinde Sarnen bzw. die vormalige Dorfschaftsgemeinde und die Bezirksgemeinden verfügen zur Zeit über keinen Richtplan für das Fusswegnetz im Sinne von Art. 2 VVFWG. Mit dem vorliegenden Verkehrsrichtplan wird gleichzeitig mit einem separaten Massnahmenplan Fussverkehr das Fusswegnetz als kommunaler Richtplan im Sinn der Gesetzgebung festgelegt.

Dabei verabschiedet der Einwohnergemeinderat nach Art. 4 VVFWG in einem ersten Schritt den Entwurf des Richtplanes zuhanden der öffentlichen Planauflage. Der Planentwurf ist sodann unter Bekanntgabe im Amtsblatt während 90 Tagen öffentlich aufzulegen. Während der Auflagefrist kann jedermann zum Entwurf des Richtplanes für das Fusswegnetz beim Einwohnergemeinderat schriftlich Einwendungen erheben. Der Einwohnergemeinderat nimmt zu diesen Einwendungen anschliessend Stellung. Nach erfolgter Bereinigung wird der Richtplan für das Fusswegnetz vom Einwohnergemeinderat erlassen. Gemäss Art. 6 VVFWG wird der kommunale Richtplan für das Fusswegnetz abschliessend vom Regierungsrat genehmigt.

Als Ausgangslage werden die wichtigsten Verbindungen für den Fussverkehr nach Art der Anlage in folgenden Kategorien dargestellt:

- Trottoirs
- Fusswege
- Fusswege auf schwach befahrenen Strassen
- kombinierte Rad-/Fusswege
- kombinierte Rad-/Fusswege auf schwach befahrenen Strassen
- kombinierte Rad-/Wanderwege
- Wanderwegrouten von SchweizMobil
- übrige Wanderwege

Mit der Ausgangslage werden auch die Netzlücken ermittelt.

Die Ausgangslage des Fusswegnetzes ist in den Karten im Anhang A 3 dargestellt.

3.4 Inventar der historischen Verkehrswege

Zwischen 1983 und 2003 wurden die wissenschaftlichen Grundlagen zu den historischen Verkehrswegen der Schweiz erfasst und dokumentiert. Am 14. April 2010 hat der Bundesrat die Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS; SR 451.13) beschlossen. Die Verordnung ist seit dem 1. Juli 2010 in Kraft. Sie regelt verbindlich den Schutz der im Bundesinventar erfassten historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung. Das Bundesinventar ist ein Inventar nach Artikel 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes vom 1. Juli 1966 (NHG; SR 451). Dieses Gesetz bezweckt gemäss Artikel 1 unter anderem, das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, die geschichtlichen Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler des Landes zu schonen, zu schützen sowie ihre Erhaltung und Pflege zu fördern. Das Bundesinventar enthält detaillierte Informationen über die schützenswerten Verkehrswege von nationaler Bedeutung in Karten und illustrierten Texten. Neben den Verkehrswegen von nationaler Bedeutung sind auch Verkehrswege von regionaler und lokaler Bedeutung im Inventar verzeichnet.

Die Verkehrswege werden nach ihrer Bedeutung (national, regional, lokal) klassiert in

- a. Historischer Verlauf mit viel Substanz
- b. Historischer Verlauf mit Substanz

In den Karten sind im Weiteren die historischen Verläufe ohne Substanz und Wegbegleiter (Wegkreuze, Grenzsteine, Kapellen etc.) dargestellt.

Schutzziele (gemäss Art. 6 Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz VIVS)

¹ Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit viel Substanz» sollen mit ihrer ganzen Substanz ungeschmälert erhalten werden.

² Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz» sollen mit ihren wesentlichen Substanzelementen ungeschmälert erhalten werden.

³ Wegbegleiter sind unabhängig von der Klassierung der Objekte in ihrem funktionalen Zusammenhang mit dem Objekt zu erhalten.

Der Schutz der Verordnung umfasst lediglich die Wegstrecken von nationaler Bedeutung.

Nach Art. 3, Abs. 2 FWG sind historische Wegstrecken nach Möglichkeit mit einzubeziehen.

Das Inventar der historischen Verkehrswege wird als Planungsgrundlage berücksichtigt.

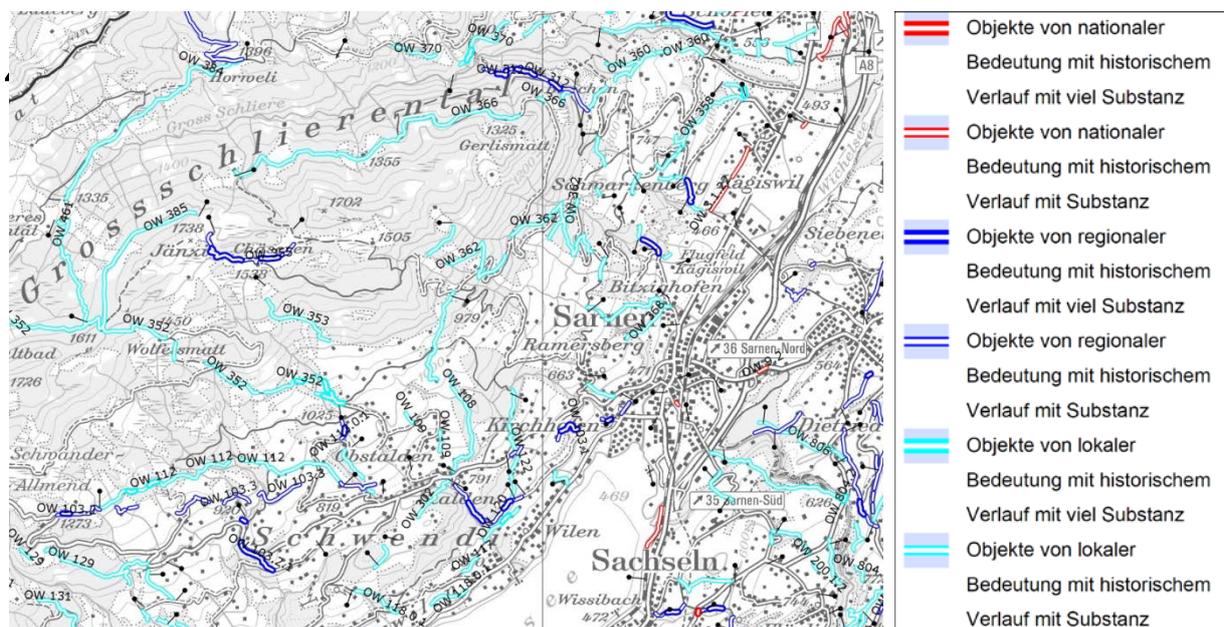


Abbildung 2: Ausdruck IVS-Karte, <http://ivs-gis.admin.ch>

Verkehrspolitische Ziele

Die Strategie der räumlichen Entwicklung von Sarnen (2006) und der Masterplan (2008) sind die Grundlagen zur Ortsplanungsrevision und der Zusammenführung der vorhandenen Verkehrsrichtpläne der Ortsteile. Darin sind auch für den Teil Verkehr wichtige Grundzüge festgelegt, die dem überarbeiteten Verkehrsrichtplan dienen. In der nachfolgenden Liste sind die aus der Strategie übernommenen Grundsätze aufgelistet.

Übergeordneter Verkehr

- Die Attraktivität der Zentralbahn wird mit zusätzlichen Haltestellen und einer Taktverdichtung verbessert. Sarnen setzt sich für attraktivere Verbindungen nach Luzern und kurze Umsteigezeiten ein.
- Die A8 ist die verkehrstechnische Lebensader des Sarneraats für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Ihre Leistungsfähigkeit muss langfristig erhalten bleiben.
- Die Gemeinde stimmt die Siedlungsentwicklung auf die Verkehrserschliessung ab. Sie beachtet dabei die Grundsätze „Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich machen“.

Sarnen Zentrum

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fussgänger und Zweiradfahrer.
- Lenkung motorisierter Verkehr, so dass das Zentrum für den Ziel- und Quellverkehr gut erreichbar, aber vom Durchgangsverkehr möglichst entlastet wird.
- Gestaltung von Plätzen, Begegnungs- und Strassenräumen mit Prüfung einer Begegnungszone in den dafür geeigneten Bereichen.
- Parkierungskonzept mit differenzierter Bewirtschaftung und angestrebter Nutzung der Parkplätze sowie Lage und Ausgestaltung vom Sammelparkierungen.

Grundsätze motorisierter Verkehr

- Der Verkehr wird auf die Hauptverkehrsachsen konzentriert. Neben Durchleitungsfunktionen übernehmen sie in den Siedlungsgebieten auch Erschliessungsaufgaben. Kanton und Gemeinde achten auf eine gute Leistungsfähigkeit, wobei der Verkehr in den Siedlungsgebieten auch auf diesen Achsen ruhig und sicher abläuft. Durch die notwendige Kapazität der Knoten wird gewährleistet, dass kein Durchgangsverkehr aufs Quartierstrassennetz ausweicht.
- Die Quartierserschliessung erfolgt mit möglichst kurzem Weg direkt ab den Hauptverkehrsachsen. Quartierfremder Durchgangsverkehr ist nicht erwünscht und wird bei Bedarf durch geeignete Massnahmen bis hin zur Sperrung unterbunden.
- Das Hauptverkehrsstrassennetz begrenzt die verkehrsberuhigten Kammern. Flächendeckende Temp-30-Zonen und bei Bedarf verkehrsberuhigende Massnahmen gewährleisten einen quartierverträglichen Verkehr.
- Der Strassenraum der Hauptverkehrsachsen in Sarnen, Ramersberg, Wilen, Oberwilen, Stalden und Kägiswil wird mit gestalterischen Massnahmen aufgewertet. In Teilabschnitten werden Temporeduktionen geprüft.

Ruhender Verkehr

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

Öffentlicher Verkehr

- Die Gemeinde Sarnen behält die Verbindungen des regionalen öffentlichen Verkehrs zwischen den Ortsteilen und innerhalb der besiedelten Gebiete im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten bei und setzt sich für eine gute Anbindung an die Zentralbahn ein. Es werden auch alternative Angebotsformen wie Rufbusse und dergleichen geprüft. Bei stark frequentierten Haltestellen wird die Erstellung von überdachten Bushaltestellen angestrebt.
- Die Gemeinde Sarnen ist sich der Wichtigkeit des Bahnhofs Sarnen für die Gemeinde und des Busbahnhofs als Verbindungsknotenpunkt in die anderen Ortsteile bewusst und sichert den dafür benötigten Raum.

Rad- und Fusswegnetz

- Attraktiv gestaltete Wege verbinden die Zentren, die Wohnquartiere, die öffentlichen Einrichtungen, Freizeit- und Erholungsanlagen und die Arbeitsschwerpunkte. Der Anschluss ans Netz der Nachbargemeinden und an die Wanderwege ist gewährleistet. Die notwendigen Netzergänzungen werden mit Priorität realisiert
- Die Querungen mit dem Hauptverkehrsnetz werden gesichert. Besondere Beachtung wird der Schulwegsicherung geschenkt.
- Wichtige Fusswege im Siedlungsgebiet werden als Nachtwege beleuchtet.
- Auf wichtigen Spazierrouten werden Ruhegelegenheiten realisiert.
- Die Gemeinde setzt sich für einen Uferweg am Sarnersee ein. Am Seeufer nach Oberwilen soll er möglichst ufernah und unabhängig von der Hauptverkehrsstrasse geführt werden. Die Linienführung berücksichtigt die Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes sowie allfällige schutzwürdige Interessen der Grundeigentümerschaft.
- Das Fusswegnetz stellt durch Signalisation und unter Vermeidung von Hartbelägen den Anschluss an das Wanderwegnetz sicher, welches insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete, schöne Landschaften (Ausichtslagen, Ufer usw.), kulturellen Sehenswürdigkeiten sowie touristische Einrichtungen erschliesst und nach Möglichkeit historische Wegstrecken einbezieht.

Niedriggeschwindigkeitsregime

- Die Gemeinde strebt an, dass in allen Wohnquartieren auf Quartierschliessungs- und Zufahrtsstrassen Niedriggeschwindigkeitszonen (z.B. Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen) realisiert werden, soweit dies von den betroffenen Anwohnern mehrheitlich gewünscht wird oder ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung).

Umgestaltung von Strassenräumen

- Die Gemeinde strebt im Zusammenhang mit den Niedriggeschwindigkeitszonen an, dass in Dorfzentren z.B. vor Einkaufszentren, Schulen oder andern vielfrequenzierten Orten Eingangstore die Übergänge in das Siedlungsgebiet klar aufzeigen.
- Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und die Aufenthaltsqualität ist zu erhöhen.

Verkehrssicherheit

- Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass Sarnen für alle Verkehrsteilnehmer sicher ist. Problemstellen, welche punktuelle Massnahmen wie abweichende Höchstgeschwindigkeit, bauliche Anpassungen etc. benötigen, sind nach Möglichkeit schnell zu beheben.

5 Verkehrskonzept

In vier Workshops wurden die Bedürfnisse der teilnehmenden Bevölkerung, die Konzeptidee der Strategie 2006 und die Analyse von TEAMverkehr.zug zusammengetragen und weiterentwickelt.

Die Resultate der drei ersten Workshops:

- Sarnen Zentrum
- Sarnen Nord (Industrie)
- Ortszentren (Stalden, Ramersberg, Wilen und Oberwilen)

wurden jeweils in einer Feedbackpräsentation aufgearbeitet und nochmals mit der anwesenden Bevölkerung besprochen. Der vierte Workshop fasste die Resultate in einer Synthese zusammen.

Aus der Synthese wurde ein Grundkonzept für die ganze Gemeinde entwickelt, welches in dem Verkehrskonzept konkretisiert wurde. Grundphilosophie des Verkehrskonzeptes ist, den motorisierten Individualverkehr (MIV) möglichst schnell auf die übergeordnete Strasse zu leiten, ohne dabei die Wohnquartiere unnötig zu belasten. Diese Kammerstruktur im Siedlungsgebiet wird mit den Zielen und Handlungsanweisungen des Richtplanes verfolgt.

Nachstehend werden die wichtigsten Aussagen des Verkehrskonzeptes zusammengefasst.

Workshop 1: Sarnen Zentrum

Zielsetzungen:

- Durchgangsverkehr Brünigstrasse verringern, Langsamverkehr aufwerten
- Zentralbahn: Querungsmöglichkeiten für Langsamverkehr steigern
- Neue Verbindungen als Kernentlastung
- Zusammenfügen historischer – neuer Kern
- Verbesserungen öffentlicher Verkehr

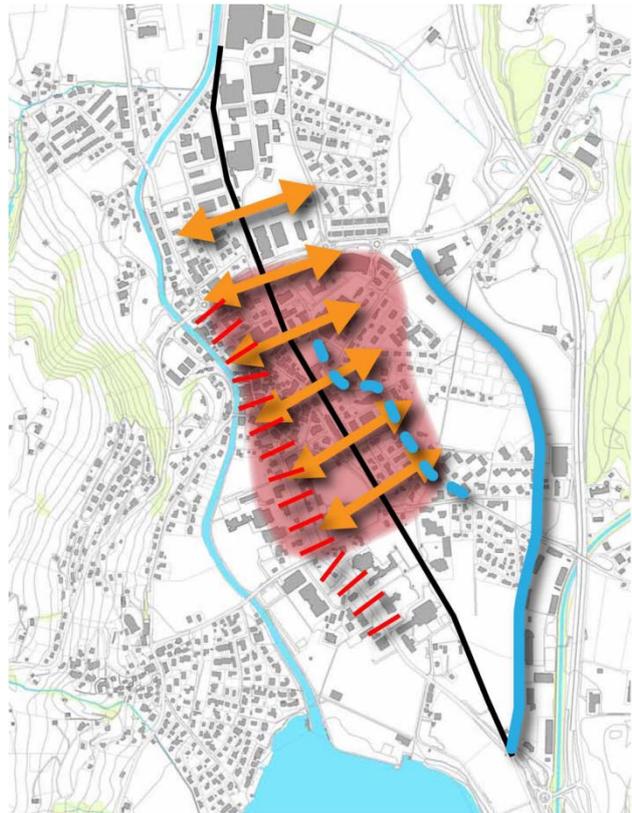


Abbildung 3: Verkehrskonzept, Ausschnitt Karte Sarnen Zentrum

Workshop 2: Sarnen Nord (Industrie)

Zielsetzungen:

- Erweiterung Sarnen Nord über neue Erschliessung direkt ab Nordstrasse
- Tempo 30 in den Wohngebieten
- besserer Anschluss an den öffentlichen Verkehr
- Problemstelle Anschluss Sarnen Nord

Legende

-  neue Erschliessung Gewerbe
-  Pufferzone
-  Verbesserung Langsamverkehr
-  Verbesserung öffentlicher Verkehr
-  Verkehrsberuhigung
-  mögliche Tempo-30-Zone
-  best. Strassennetz

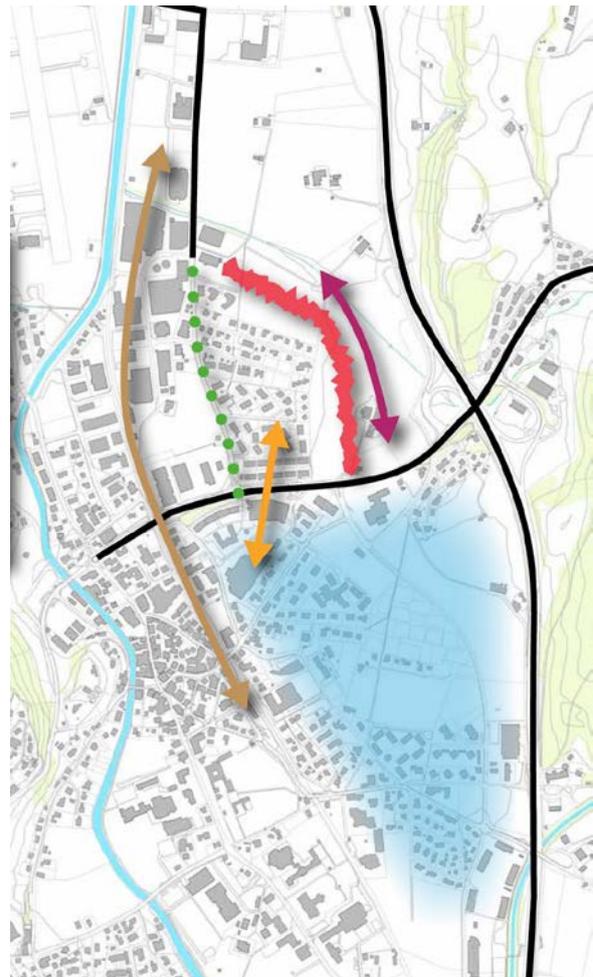


Abbildung 4: Verkehrskonzept, Ausschnitt Karte Sarnen Nord

Workshop 3: Stalden, Ramersberg, Wilen, Kägiswil

Zielsetzungen:

- Verkehrstechnische Massnahmen notwendig
- Aufwertung Gestaltung und Zentren
- Tempo 30 in den Wohngebieten
- bessere Anbindungen des Langsamverkehrs
- besserer Anschluss an den öffentlichen Verkehr

Workshop 4: Gesamtschau

In einem vierten Workshop wurden die vorherigen Ergebnisse zu einer Gesamtschau zusammengeführt. Unter den Teilnehmern der Workshops wurde eine Umfrage zu den wichtigsten Anliegen gemacht.

Die Umfrage ergab eine grosse Zustimmung zu Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie einer Begegnungszone im Dorfzentrum von Sarnen und zu Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren. Der Halbanchluss an die Autostrasse A8 im Gebiet Kernmatt soll weiterverfolgt werden und ein Ausbau des Angebots von Bahn und Bus soll insbesondere auch für die Nutzungen im Seefeld angestrebt werden.

Weitere wichtige Themen, die in der Folge vertieft angeschaut wurden, sind die Verbindung zwischen dem historischen Kern und den Einkaufszentren (bzw. Marktstrasse) sowie Alternativen zum Bahnübergang Kernserstrasse.

Eine Sperrung der Kernserstrasse für den motorisierten Individualverkehr wurde verworfen. Alternativen dazu bzw. eine neue Strassenunterführung zwischen der Lindenstrasse und der Marktstrasse würden einen zu grossen städtebaulichen Eingriff bedeuten. Eine Tieferlegung der Zentralbahn wurde ebenso aufgrund der hohen Kosten verworfen.

Im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung des Marktplatzes (Nach Wegzug Landi) scheint eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für den Fussgängerkehr realisierbar. Mit der zusätzlichen Fussgängerachse soll die Verbindung zwischen dem Dorfkern und den Einkaufszentren gestärkt werden.

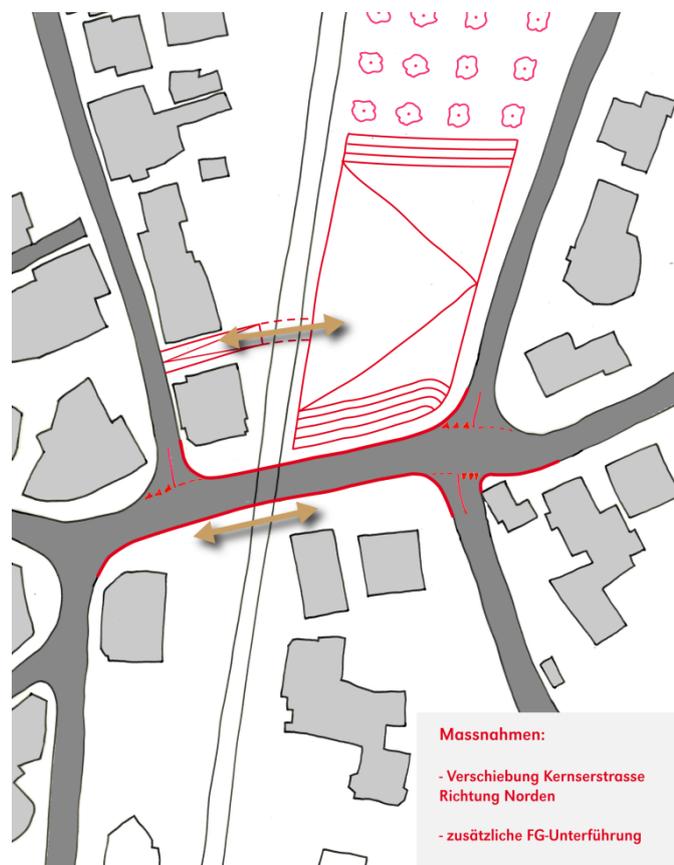


Abbildung 5: Konzept Verbesserung Querungsmöglichkeiten Lindenstrasse - Marktstrasse / Bahnübergang Kernserstrasse

Verkehrskonzept Sarnen

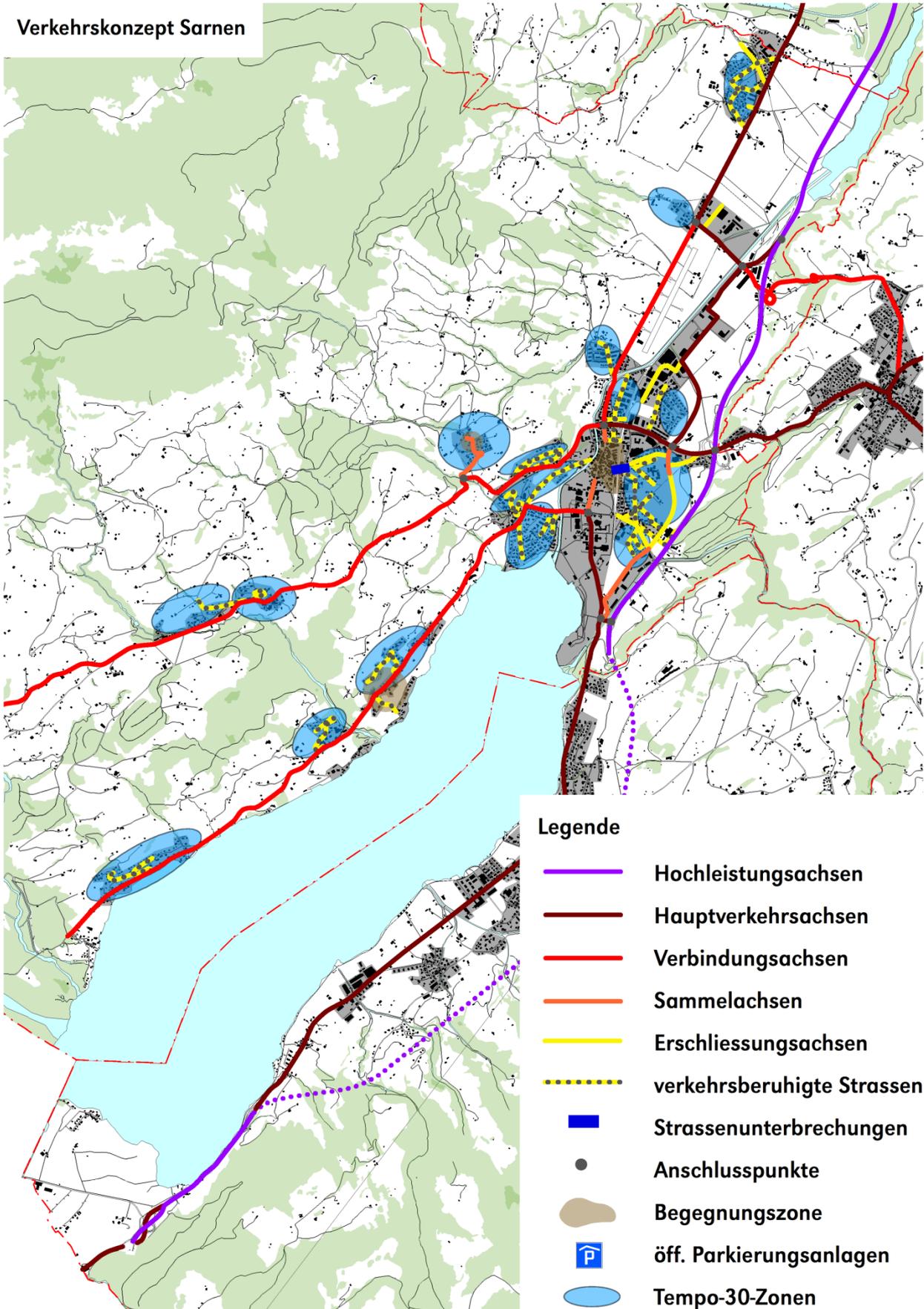


Abbildung 6: Karte Verkehrskonzept Sarnen, 2008

6 Massnahmen

6.1 Erläuterungen zu den Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter sind folgendermassen gegliedert:

Massnahme Nr. / Überschrift	Koordinationsstand
Ausgangslage:	Beschrieb der Ausgangslage oder des aktuellen Standes
Massnahme:	Handlungsanweisung
Koordination:	Beschrieb von anderen, mit dieser Massnahme verknüpften Massnahmen
Kostenschätzung:	Geschätzte Kosten für Studie, Teilprojekte, gesamtes Projekt
Federführung:	Initiator der Massnahme und Leiter
Beteiligte:	Von der Massnahme betroffene Parteien, welche mit in die Planung einbezogen werden
Realisierung:	Zeitliche Angabe bis zur Realisierung

Koordinationsstand

Als **Festsetzung (FS)** werden jene Vorhaben behandelt, deren Standorte abschliessend bestimmt werden; Vorhaben, bei denen der raumplanerische Abwägungsprozess abgeschlossen ist. Dies bedeutet, dass alle Interessen bekannt sind und in Kenntnis derselben entschieden werden kann.

Als **Zwischenergebnis (ZE)** 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 (VO)** werden langfristige Aufgaben behandelt oder Vorhaben, bei denen die Entscheidungsgrundlagen noch weitgehend fehlen.

6.2 Gliederung Massnahmen

Die Massnahmen werden nach Verkehrsart wie folgt gegliedert:

- S** Massnahmen Strassenverkehr
 - Massnahmen Aus- und Neubauten Strassenverbindungen
 - Massnahmen Knoten
 - Massnahmen Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung
 - Massnahmen Parkierung / ruhender Verkehr
- R** Massnahmen Radverkehr
- F** Massnahmen Fussverkehr
- öV** Massnahmen öffentlicher Verkehr

6.4 Massnahmen Strassenverkehr

6.4.1 Massnahmen Aus- und Neubauten Strassenverbindungen

S1	Neubau Entlastungsstrasse Foribach	VO
S2	Ausbau Nordstrasse – neue Foribachstrasse	VO
S3	Ausbau und Verkehrsberuhigung Enetriederstrasse	FS
S4	Erschliessung Seefeld Park	VO
S5	Sanierung Kernserstrasse	ZE
S6	Ausbau Bahnhofstrasse Kägiswil	VO
S7	Umbau Industriestrasse	ZE
S8	Erschliessung Gewerbezone Feld	ZE

Entwicklung Sarnen Nord

Um die verkehrlichen Auswirkungen der beabsichtigten Entwicklung der Arbeitsgebiete in Sarnen Nord abzuschätzen wurde eine Studie erarbeitet (Industrie Sarnen Nord, Verkehrstechnisches Gutachten, TEAMverkehr.zug, 23. November 2010).

Mit der Studie wird aufgezeigt, dass das heutige Verkehrsnetz (Nordstrasse, Kägiswilerstrasse) nur wenig Kapazitätsreserven aufweist. Massgebend ist die Belastung in der Abendspitzenstunde, in der - nach der Realisierung der Überbauung Feld - beim Knoten Nordstrasse – Kägiswilerstrasse nur noch 100 Fahrten zusätzlich bewältigt werden können.

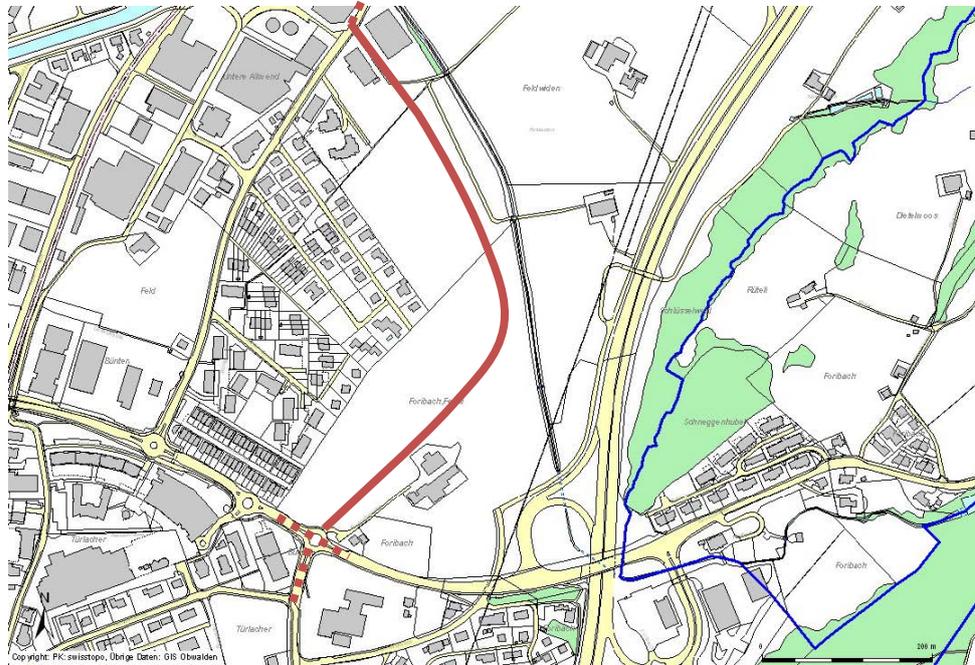
Um die beabsichtigte Entwicklung in Sarnen Nord ermöglichen zu können (Einzonung der neuen Arbeitsgebiete Kernmatt und Foribach) bedarf es eines umfassenden Ausbaus der Verkehrsinfrastrukturen.

Abklassierung Strassenfunktion

Einzelne Strassen sind im Zusammenhang mit der verkehrsberuhigten Zone im Dorfzentrum gegenüber der Ausgangslage zur Umklassierung vorgesehen. Dabei ist für die Brünigstrasse eine Verkehrsberuhigung (Kernfahrbahn oder Tempo 30) vorgesehen. Eine Abklassierung der Brünigstrasse zu einer Sammelstrasse ist aufgrund fehlender Alternativen nicht möglich. Für das übergeordnete Strassennetz hat die Brünigstrasse oder eine andere gleichwertige Strasse im Zentrum eine wichtige Funktion. Die entsprechende Strasse muss den Nord-Süd-Verkehr im unteren Sarneraatal sicherstellen. Gleichzeitig muss sie auch gemäss Art. 1 und 3 der Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 (SR 741.272) als Hauptstrasse Nr. 4 (Bargen – Hergiswil – Sarnen – Brünig – Brienzwiler) ständig für den allgemeinen Durchgangsverkehr offen sein. Mit der Nordstrasse im Norden und mit der Rütistrasse/Brünigstrasse im Süden bestehen zwei direkte Autostrassenzubringer, die eine Entlastung des Zentrums von Sarnen ermöglichen. Als flankierende Massnahme können deshalb die Kernserstrasse und eventuell noch weitere Strassen abklassiert werden.

Die Massnahmen zum motorisierten Verkehr und öffentlichen Verkehr sind in einem Massnahmenplan zusammengefasst dargestellt.

Ausgangslage: Um die Entwicklung der Arbeitsgebiete in Sarnen Nord teilweise zu ermöglichen und um die damit einhergehende Belastung der Kägiswilerstrasse zu reduzieren soll eine durchgehende neue Verbindung zwischen der Kägiswilerstrasse und der Nordstrasse, die Foribachstrasse, erstellt werden.



Massnahme: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für das Arbeitsgebiet von kantonalem Interesse im Gebiet Foribach ein. Die Entlastungsstrasse soll als Erschliessung des Arbeitsgebiets erstellt werden. Falls das Arbeitsgebiet von kantonalem Interesse nicht in Sarnen realisiert werden kann, behält sich die Gemeinde vor, die Realisierung der Entlastungsstrasse selbständig anzugehen. Dies insbesondere dann, wenn die Entwicklung der Arbeitsgebiete in Sarnen Nord auch aufgrund einer Nichtrealisierung des Autostrassenanschlusses Kernmatt zu stark eingeschränkt werden.

Die neue Foribachstrasse ist als Hauptverkehrsstrasse zu klassieren. Mit dem Neubau der Entlastungsstrasse kann die Kägiswilerstrasse im Abschnitt Nordstrasse – neue Foribachstrasse auf eine Erschliessungsstrasse abklassiert werden.

Koordination: S2 Ausbau Nordstrasse – neue Foribachstrasse
S14 Knoten Flüelistrasse – Militärstrasse
Erschliessung Arbeitsgebiet von kantonalem Interesse

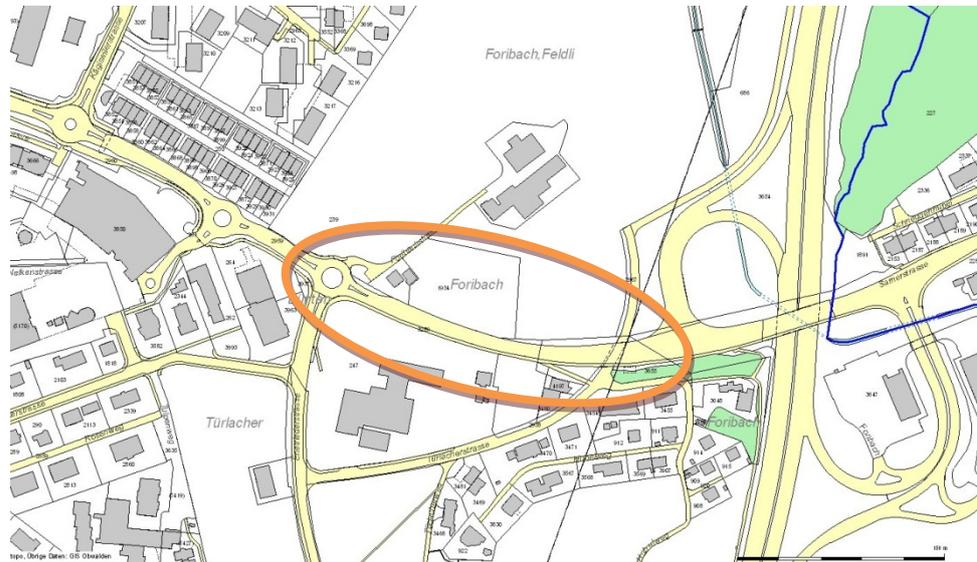
Kostenschätzung: Realisierungskosten Hauptverkehrsstrasse mit beidseitigen Radstreifen und Trottoir, exkl. Landerwerb: $720\text{m} \times 4'900 \text{ Fr./m}^1 = \text{Fr. } 3'528'000.-$

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton

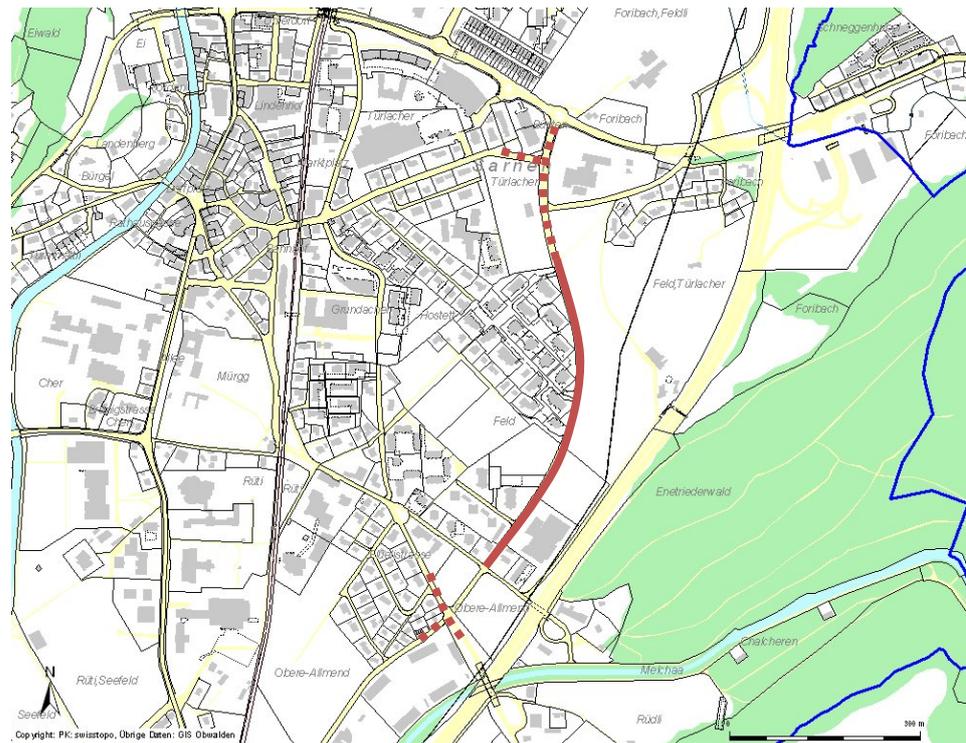
Realisierung: mittelfristig als Entlastungsstrasse oder
in Zusammenhang mit Arbeitsplatzgebiet von kantonalem Interesse

Ausgangslage: Die Kreuzung Nordstrasse – neue Foribachstrasse wurde 2008 zu einem Kreisels umgebaut. Für die Erschliessung des möglichen Arbeitsgebietes von kantonalem Interesse sowie im Fall einer Entlastungsstrasse Foribach genügt die Kapazität des Kreisels nicht mehr. Bei einem Ausbau des Knotens zu einem zweistreifigen Kreisels ist auch der Abschnitt der Nordstrasse, vom Kreisels bis zum Autobahnanschluss, auf vier Spuren auszubauen.



Massnahme:	Die Gemeinde setzt sich im Rahmen der Planungen zum Arbeitsgebiet von kantonalem Interesse sowie im Fall einer Entlastungsstrasse für eine Kapazitätssteigerung des Knotens neue Foribachstrasse – Nordstrasse sowie für einen Ausbau des Abschnittes bis zum Autobahnanschluss ein.
Koordination:	S1 Neubau Entlastungsstrasse Foribach
Kostenschätzung:	Kantonsstrasse, keine Kosten für die Gemeinde
Federführung:	ASTRA, Kanton
Beteiligte:	Gemeinde
Realisierung:	mittelfristig, im Zusammenhang mit der Entlastungsstrasse oder bei Realisierung des Arbeitsplatzgebietes Foribach

Ausgangslage: Die Enetriederstrasse ist derzeit nicht durchgehend befahrbar. Die Enetriederstrasse ist gemäss Erschliessungsreglement Militärstrasse Nord als Sammelstrasse klassiert. Sie soll zu einer durchgehenden Verbindung zwischen der Militärstrasse und der Kernserstrasse fertiggestellt werden. Um einen grösseren Durchgangsverkehr zu vermeiden sind geeignete Massnahmen zu ergreifen. Insbesondere aus Gründen des Lärmschutzes soll die Enetriederstrasse verkehrsberuhigt werden. Dazu liegen bereits verkehrstechnische Gutachten vor und entsprechende Abklärungen mit der Kantonspolizei wurden gemacht.



Massnahmen: S3.1: Die Gemeinde setzt das bestehend Bauprojekt für die durchgehende Enetriederstrasse um. Die Bewilligung zur Einführung einer Tempo-30-Zone liegt vor. Diese kann befristet für 1 Jahr errichtet werden. Danach ist die Wirkung zu überprüfen und es können weitere Massnahmen zur Sicherstellung der Anforderungen für die Geschwindigkeitsreduktion vorgenommen werden.
 S3.2: Kann die Tempo-30-Zone auf der Enetriederstrasse definitiv eingeführt werden, soll die Verlängerung bis zur Kreuzung Flüelistrasse geprüft werden.

Koordination: S14 Knoten Flüelistrasse – Militärstrasse
 R4 Rad-/Fusswegverbindung Professorenweg - Türlacherweg

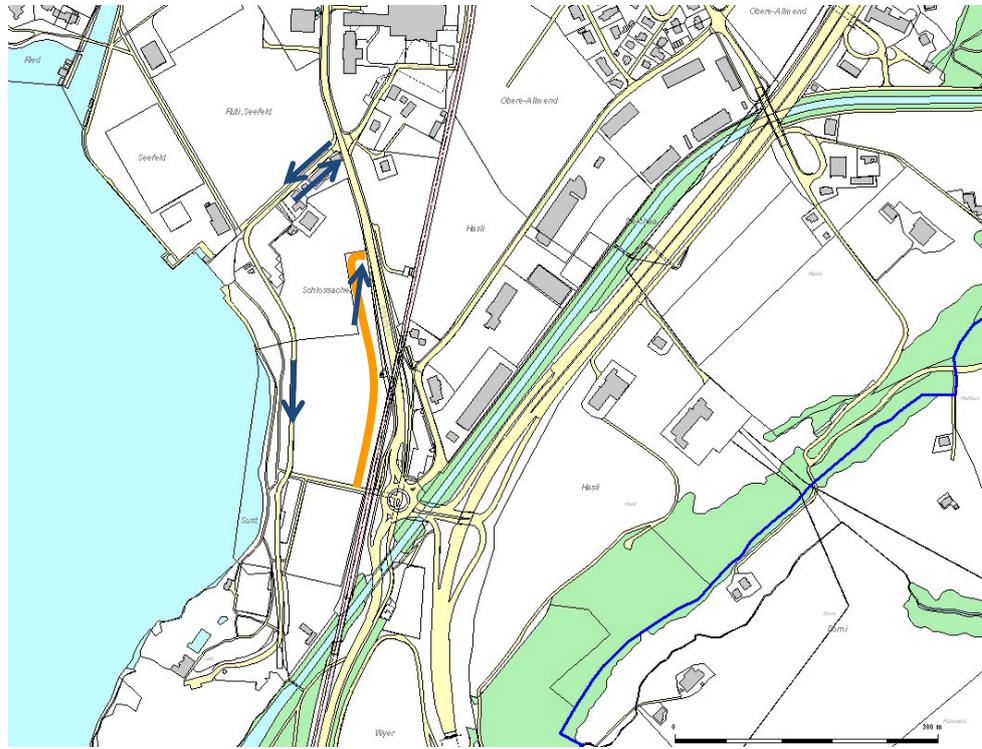
Kostenschätzung: Realisierung S3.1: Fr. 950'000.- (Abstimmungskredit)
 Projektierung S3.2: Fr. 5'000.-

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton (Kantonspolizei / Sicherheits- und Justizdepartement)
 Anstösser

Realisierung: Realisierung S3.1: kurzfristig
 Projektierung S3.2: nach definitiver Einführung T30 Enetriederstrasse

Ausgangslage: Im Zusammenhang mit der Neuorganisation des Lido-Areals ist gemäss des Richtplanes Lido Sarnen ein neuer Anschluss an die Brünigstrasse zu erstellen.



Massnahme: Die Gemeinde prüft die Anpassung der Erschliessung des Seefeld Parks gemäss kommunalem Richtplan Seefeld. Die Rückwärtige Erschliessung soll dabei im Gegenverkehr betrieben werden und die Seestrasse nur noch als Zufahrt dienen.

Koordination: -

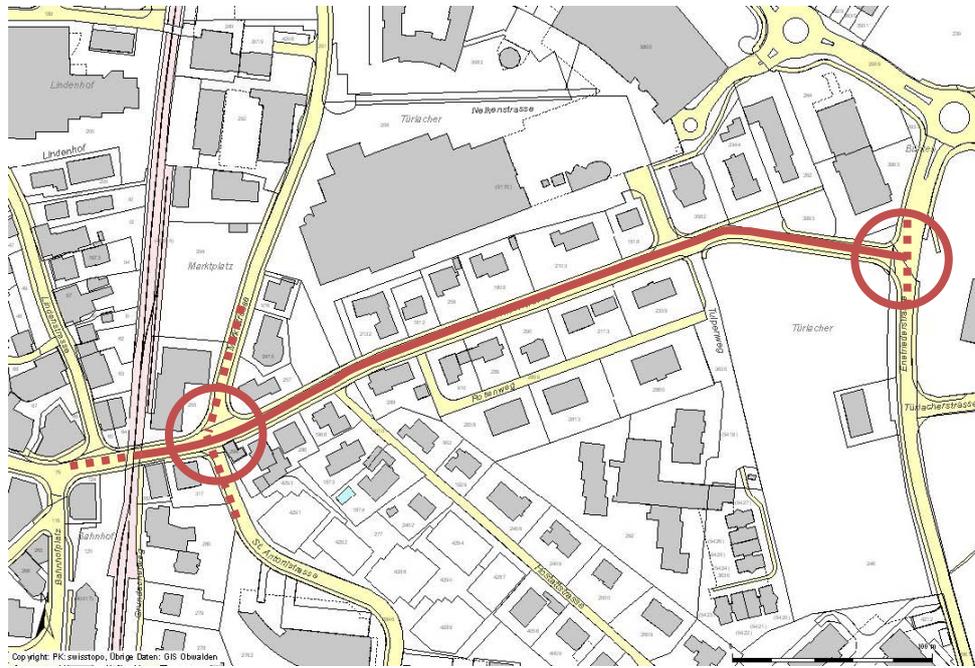
Kostenschätzung: Realisierung: n.b.

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton (Einmündung in die Brünigstrasse)

Realisierung: mittel- langfristig

Ausgangslage: Die Fahrbahn der Kernserstrasse weist stellenweise einen dringenden Sanierungsbedarf auf. Die Kernserstrasse ist als Sammelstrasse klassiert. Für den Radfahrer bestehen keine Anlagen. Er wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Bushaltestelle am Tulpenweg ist auf der Fahrbahn angeordnet, jedoch nicht markiert. Für die wartenden Passagiere besteht kein Unterstand.



Massnahmen: Für die Sanierung der Kernserstrasse ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auszuarbeiten. Mit dem Betriebskonzept sind Massnahmen zugunsten der Sicherheit der Radfahrer zu prüfen, ist eine gestalterische Aufwertung der Bushaltestelle anzustreben und die Geometrien und Vortrittsregeln der Knoten Kernserstrasse mit Marktstrasse und St. Antonstrasse sowie Kernserstrasse mit Enetriederstrasse sind zu überprüfen. Im Weiteren ist abzuklären, ob die Kernserstrasse zu einer Erschliessungsstrasse abklassiert werden kann.

Koordination: S10 Knoten Lindenstrasse – Poststrasse- Kernserstrasse
 S3 Ausbau und Verkehrsberuhigung Enetriederstrasse
 S17 Verkehrsberuhigung Zentrum

Kostenschätzung: Projekt: Fr. 50'000.-
 Realisierung: Fr. 1'200'000.-

Federführung: Gemeinde

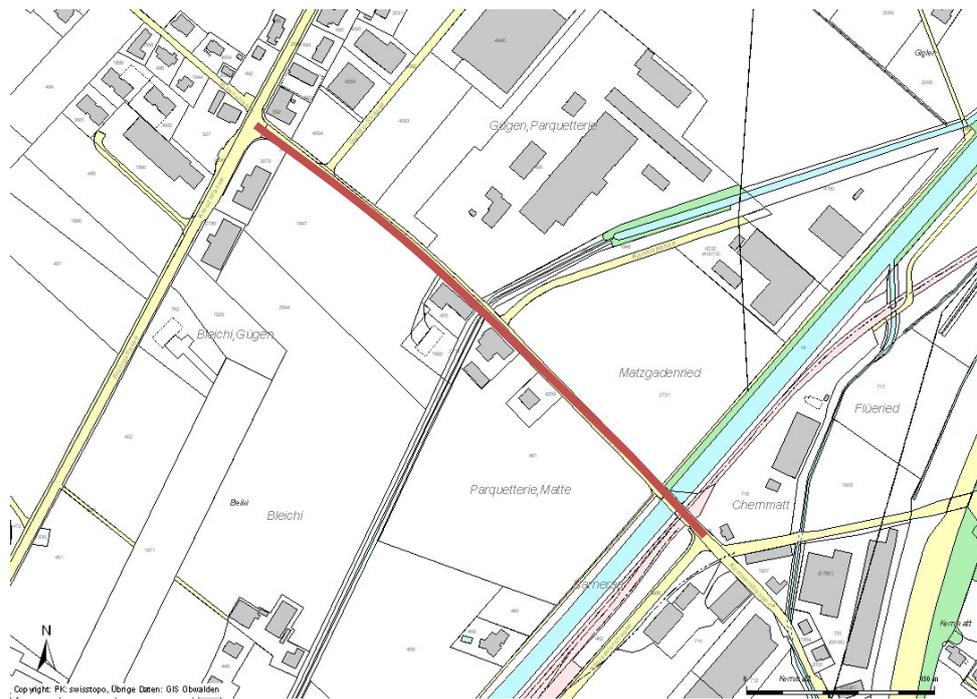
Beteiligte: Postauto Schweiz AG, Region Zentralschweiz

Realisierung: Projektierung: kurzfristig
 Realisierung: kurzfristig

Ausgangslage: Die Bahnhofstrasse ist im Besitz des Kantons. Sie hat die Funktion einer Verbindungsstrasse. Die Fahrbahnbreite genügt nicht für den Begegnungsfall LKW-LKW bei der signalisierten Höchstgeschwindigkeit.

Mit der beabsichtigten Entwicklung des Industriegebiets wird die Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse zunehmen. Mit dem Bau des A8-Vollanschlusses Alpnach Süd und der erhofften Realisierung des Autostrassenanschlusses Kernmatt wird die Bedeutung und Belastung der Strasse weiter zunehmen.

Die Funktion der Bahnhofstrasse für die Erschliessung der Industriegebiete ist heute durch die Gewichtslimite der Sarneraa-Brücke auf 21 Tonnen eingeschränkt. Der Kanton will die Brücke ausbauen, wenn die Hochwasserschutzmassnahmen an der Sarneraa bekannt sind.



Massnahmen:	Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für einen Ausbau der Bahnhofstrasse und der Sarneraa-Brücke ein. Es ist beabsichtigt, den bestehenden Rad-/Fussweg auf die Südseite zu verlegen.
Koordination:	S15 Autostrassenanschluss Kernmatt
Kostenschätzung:	Realisierungskosten Trottoir: Fr. 250'000.-
Federführung:	Kanton
Beteiligte:	Gemeinde
Realisierung:	Projektierung: kurzfristig Realisierung: mittelfristig

Ausgangslage: Infolge des beabsichtigten Doppelspurausbaus muss die Industriestrasse von der Überführung Nordstrasse bis ins Gebiet Feld angepasst werden. Um die Möglichkeiten der Linienführung und Ausgestaltung zu ergründen, wurde bereits eine Studie auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet.



Massnahmen:	In Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümern ist für die Führung der Industriestrasse eine Lösung zu finden. Der Ausbau erfolgt im Rahmen des Doppelspurausbaus.
Koordination:	ÖV1 Haltestelle Sarnen Quartierplan Feld
Kostenschätzung:	Realisierungskosten: Fr. 500'000.-
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	Grundeigentümer, Kanton, Zentralbahn
Realisierung:	kurzfristig

6.4.2 Massnahmen Umbau Knoten

S9	Knoten Brünigstrasse/Dörflistrasse/Schwarzenbergstrasse	VO
S10	Knoten Lindenstrasse – Poststrasse- Kernserstrasse	VO
S11	Knoten Kernserstrasse - Enetriederstrasse	VO
S12	Autobahnanschluss Sarnen Nord	VO
S13	Knoten Rütistrasse - Brünigstrasse	ZE
S14	Knoten Flüelistrasse – Militärstrasse	VO
S15	Autostrassenanschluss Kernmatt	VO
S16	Knoten Bitzighoferstrasse - Brünigstrasse	VO

Sanierung von bestehenden Knoten

Knoten, welche von der Gestaltung, der technischen Leistungsfähigkeit und der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer her nicht mehr genügen, sind zu sanieren.

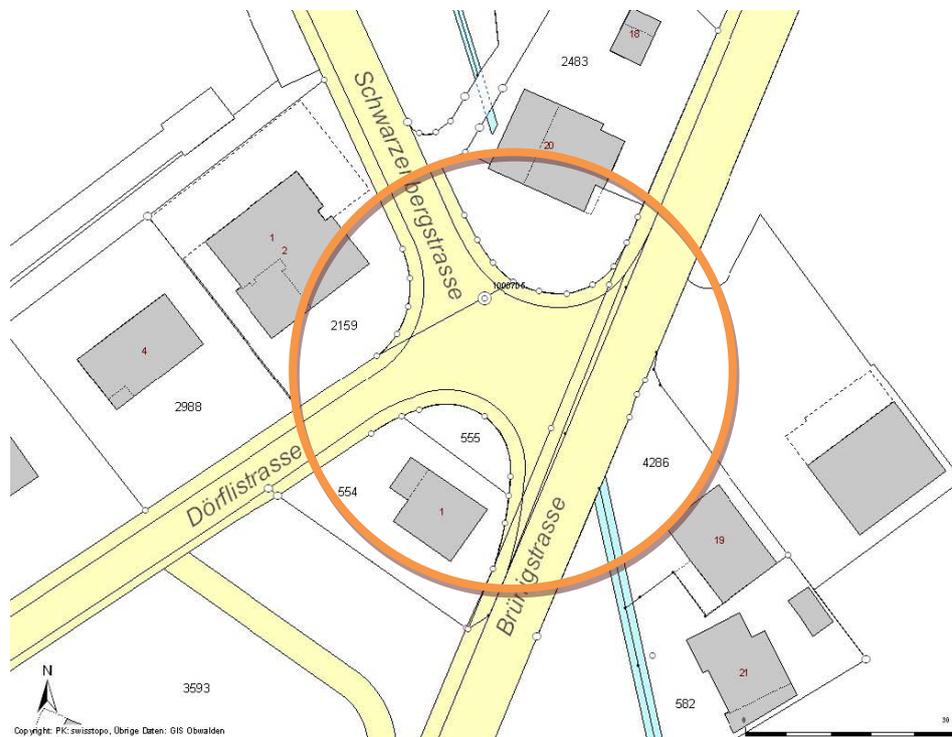
Neue Knoten

Im Zusammenhang mit den neuen Erschliessungen sind teilweise neue Knoten notwendig. Diese neuen Knoten sollen die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strassen erhalten und die neu erschlossenen Gebiete optimal anbinden. Ziel der neuen Anbindungen ist es auch, dass der Verkehr von den bestehenden Wohnquartieren weggeleitet wird.

Verkehrsentlastung Zentrum

Um den Verkehr auf die übergeordneten Strassen zu lenken sind Knoten entsprechend umzugestalten. Die Verkehrsumlenkung wird unterstützt durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den Strassen im Zentrum.

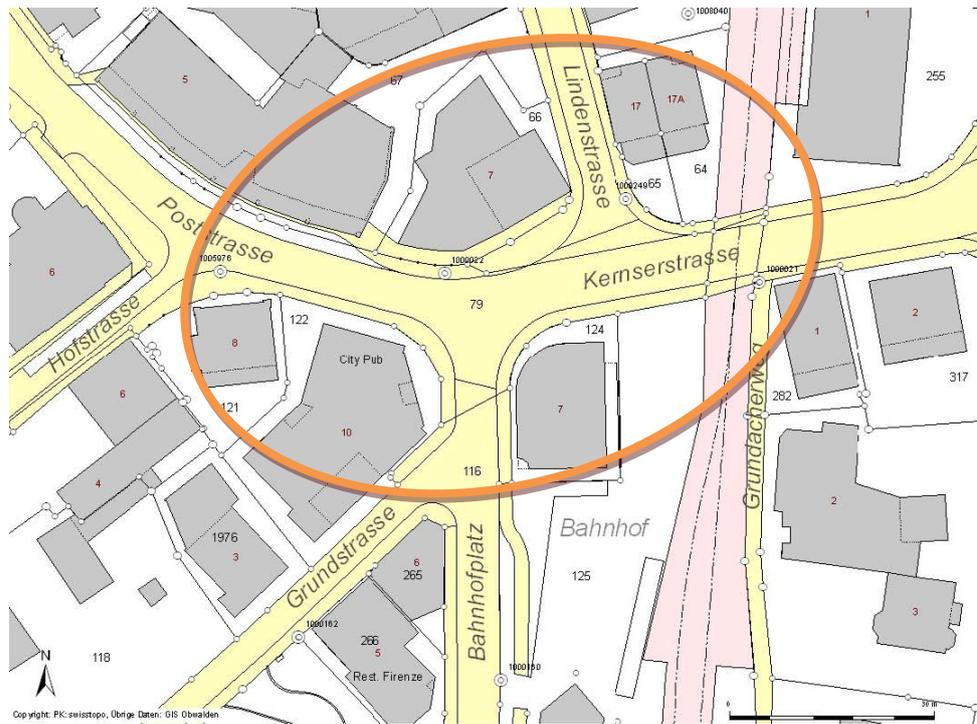
Ausgangslage: Der Knoten ist überdimensioniert und verkehrsorientiert ausgebaut.



Massnahme:	Der Knoten ist gestalterisch anzupassen und aufzuwerten. Die Gemeinde veranlasst unter Mitarbeit des Kantons eine Studie für die Umgestaltung des Knotens.	
Koordination:	S20 Verkehrsberuhigung Kägiswil R1 Radwegverbindung Sarnen – Kägiswil	
Kostenschätzung:	Studie Umgestaltung Knoten:	10'000.-
	Projektierung und Realisierung:	nicht bekannt
Federführung:	Gemeinde	
Beteiligte:	Kanton	
Realisierung:	Studie:	kurzfristig
	Umsetzung:	mittelfristig

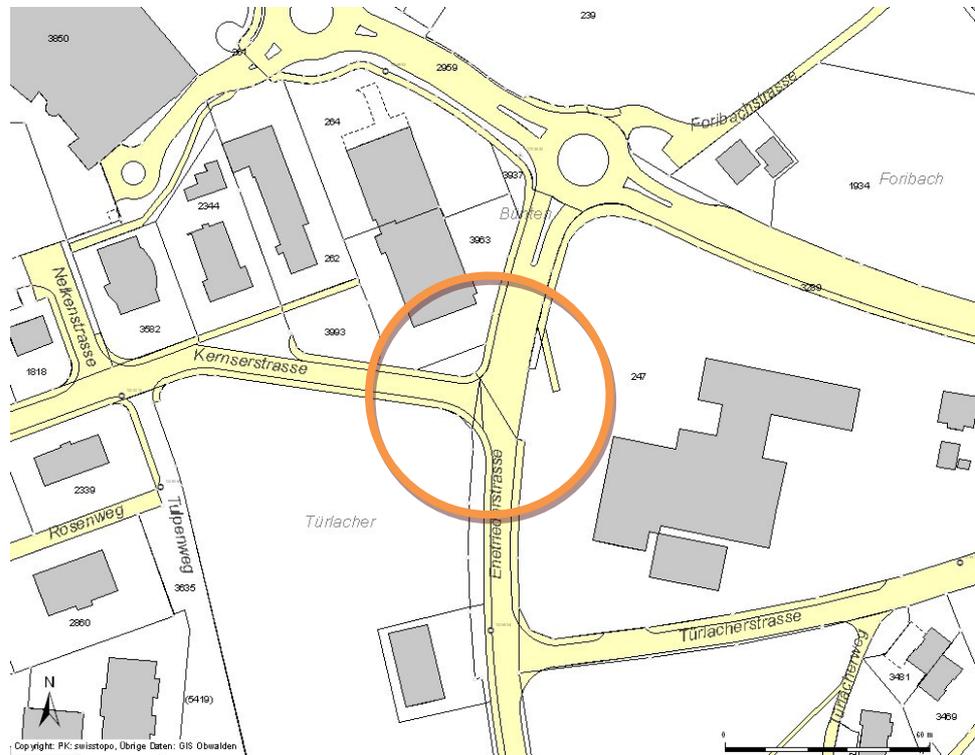
Ausgangslage: Bei geschlossenen Bahnstraken entsteht insbesondere in den Hauptverkehrszeiten Ruckstau über die Lindenstrasse, die Kernserstrasse und den Bahnhofplatz. Mit der zunehmenden Verkehrsbelastung und einem dichteren Fahrplan der Zentralbahn, wird das Problem in Zukunft grösser.

In einer Studie wurden bereits Möglichkeiten für eine Unterführung aufgezeigt. Alle Varianten wurden aufgrund hoher Kosten und grosser städtebaulicher Eingriffe verworfen.



Massnahmen:	Die Gemeinde gibt eine Studie in Auftrag, mit der Massnahmen geprüft werden, wie der Verkehr geführt werden muss, um Ruckstau und Blockaden am Bahnübergang zu reduzieren, die das umliegende Strassennetz belasten.
Koordination:	S5 Sanierung Kernserstrasse S17 Verkehrsberuhigung Zentrum
Kostenschätzung:	Studie: 25'000.- Projektierung und Realisierung: nicht bekannt
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	Postauto Schweiz AG, Region Zentralschweiz, Zentralbahn
Realisierung:	Studie: mittelfristig Umsetzung: langfristig

Ausgangslage: Mit der durchgehenden Verbindung der Enetriederstrasse und der beabsichtigten Umlenkung des Verkehrs bzw. der Entlastung der Kernserstrasse ist die Vortrittsregelung am Knoten Kernserstrasse – Enetriederstrasse zu überdenken.

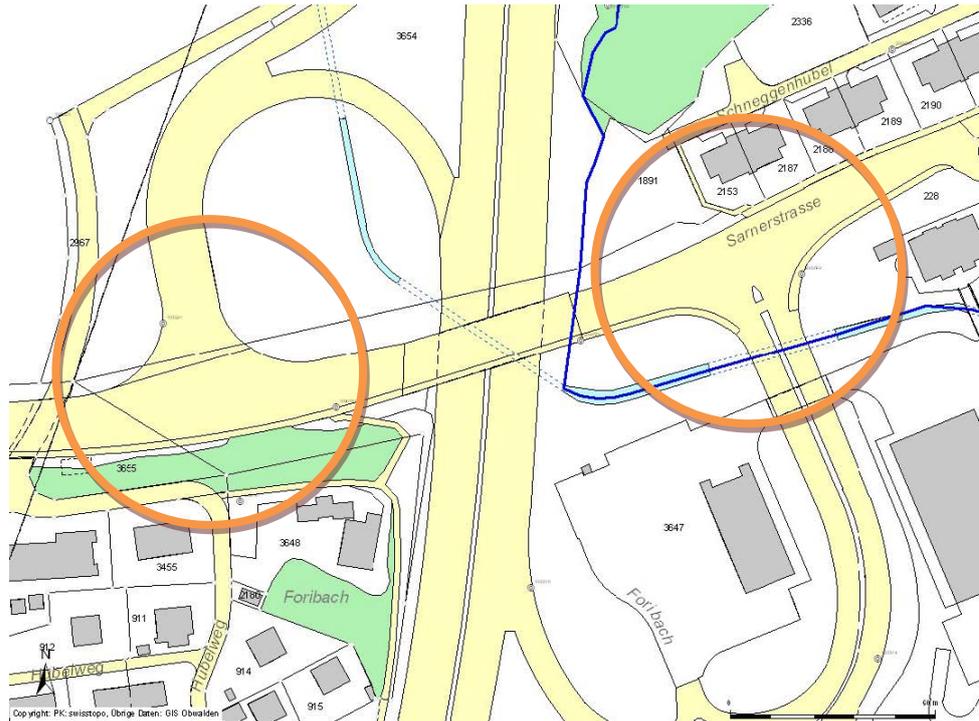


Massnahmen:	Die Gemeinde gibt eine Studie in Auftrag, mit der Varianten zur Neugestaltung der Kreuzung untersucht werden. Die Umgestaltung des Knotens soll im Rahmen der Sanierung der Kernserstrasse erfolgen.
Koordination:	S3 Ausbau und Verkehrsberuhigung Enetriederstrasse S5 Sanierung Kernserstrasse
Kostenschätzung:	Studie: 10'000.- Projektierung und Realisierung: nicht bekannt
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	-
Realisierung:	Studie: kurzfristig Umsetzung: kurzfristig

Ausgangslage:

Mit der beabsichtigten Entwicklung in Sarnen und wohl auch mit der Entwicklung von Kerns und der Tourismusdestination Melchsee Frutt, nimmt die Belastung des Autobahnanschlusses Sarnen Nord zu. Wie das verkehrstechnische Gutachten Industrie Sarnen Nord (TEAMverkehr.zug, 23. November 2010) aufzeigt, besteht die Gefahr von längeren Rückstauungen auf die Autobahn.

Neben der Leistungsfähigkeit ist insbesondere die Sicherheit ein wesentliches Argument für eine Umgestaltung der Knoten. Die längeren Wartezeiten für die von der Autobahn herkommenden Fahrzeuge verleiten beim Einbiegen auf die Nord- bzw. Sarnerstrasse zu riskanten Manövern.



Massnahme:

Bei beiden Knoten des Autobahnanschlusses ist mit Varianten zu untersuchen, wie die Leistungsfähigkeit (bzw. die Gefahr von Rückstauungen auf die Autobahn) sowie die Sicherheit gesteigert werden können.

Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine Sanierung der Knoten ein. Im Bereich der Knoten sind separate Anlagen für die von Kerns herkommenden Radfahrer anzubieten.

Koordination:

S2 Ausbau Nordstrasse – neue Foribachstrasse

Kostenschätzung:

Keine Kosten für die Gemeinde

Federführung:

ASTRA, Kanton

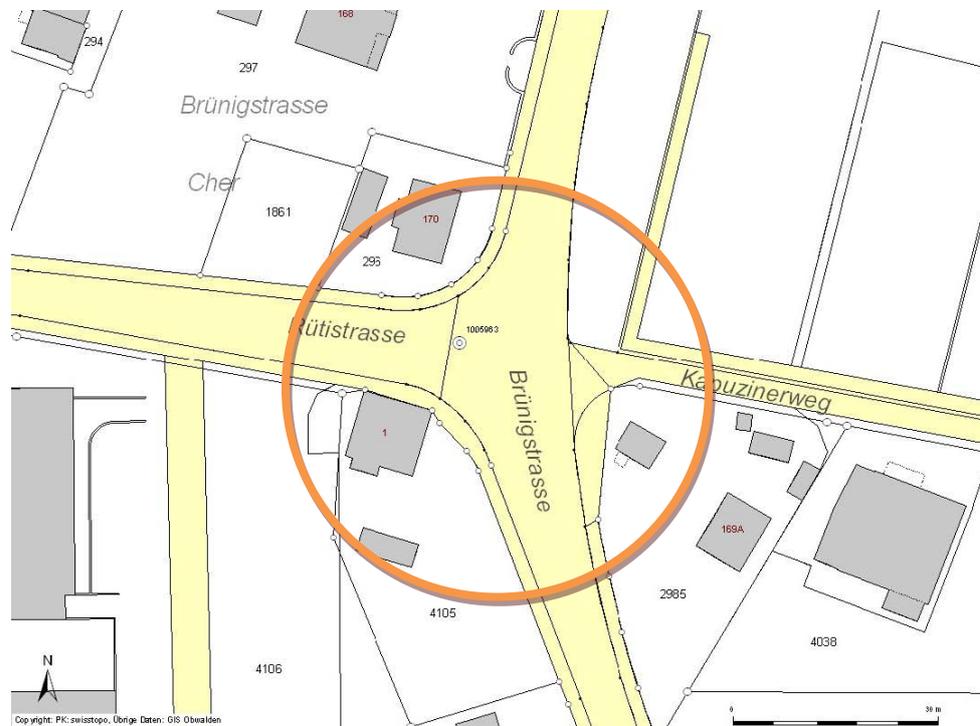
Beteiligte:

Gemeinde

Realisierung:

mittelfristig

Ausgangslage: Viele Fahrzeuge, welche von Wilen her kommen und Richtung Luzern fahren wollen, fahren durchs Dorf. Die Autobahn wird als Umfahrung zu wenig genutzt.



Massnahme: Um den Durchgangsverkehr durch das Zentrum von Sarnen zu reduzieren, ist die Hauptverkehrsrichtung auf die Verbindung Rütistrasse – Brünigstrasse Süd umzulenken. Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für eine Umgestaltung des Knotens ein.

Koordination: S17 Verkehrsberuhigung Zentrum

Kostenschätzung: Keine Kosten für die Gemeinde

Federführung: Kanton

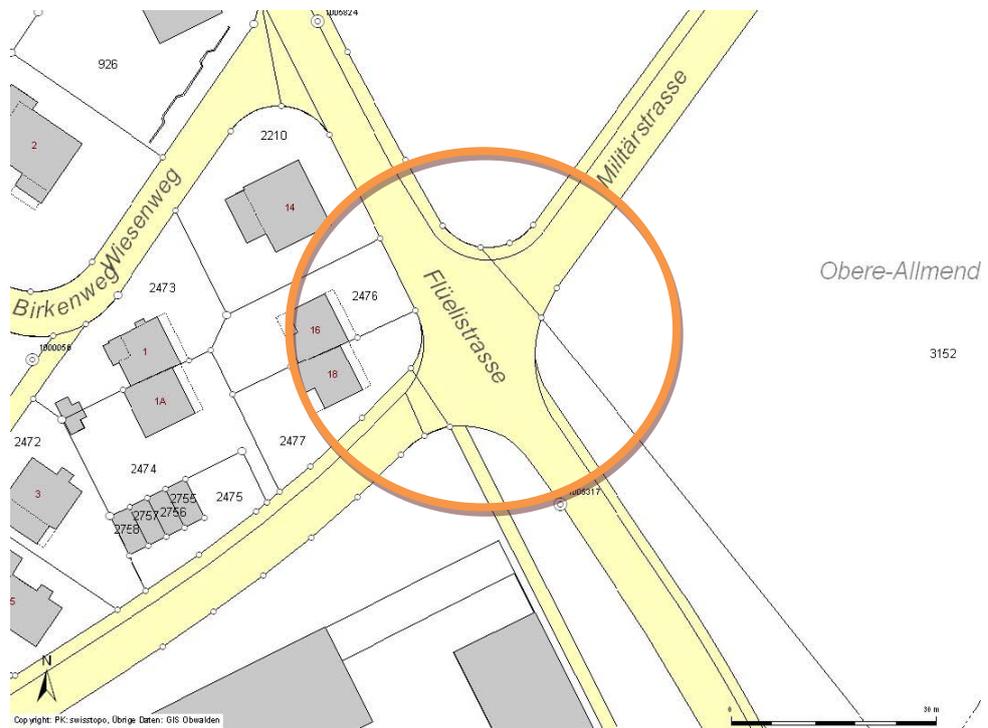
Beteiligte: Gemeinde

Realisierung: kurzfristig

S14 Knoten Flüelistrasse – Militärstrasse

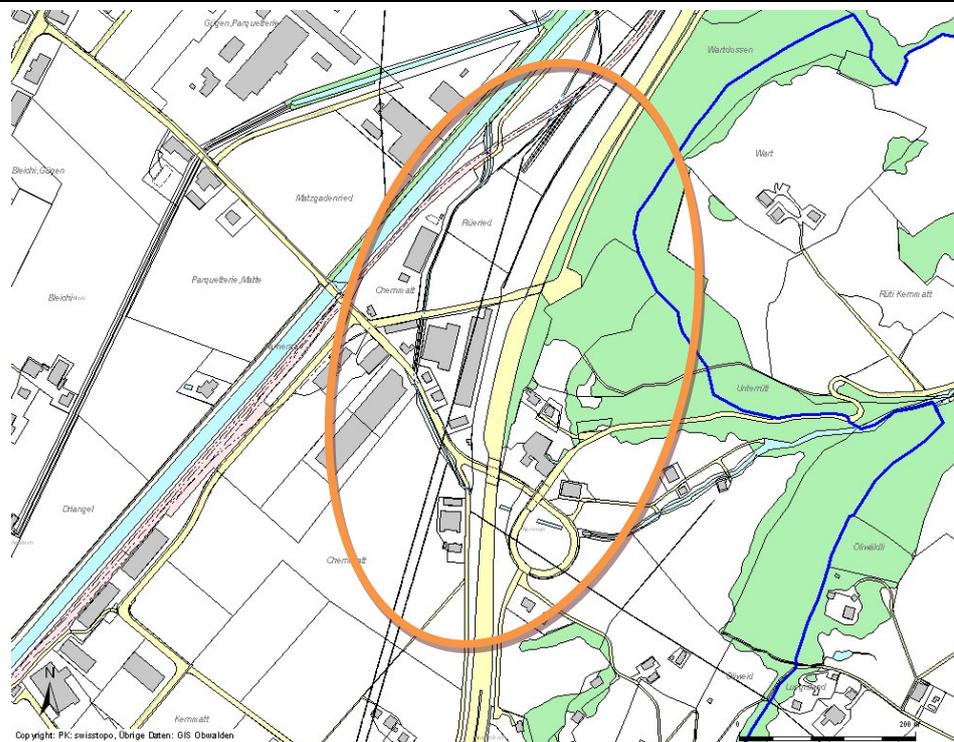
VO

Ausgangslage: Im Zusammenhang mit dem Bau der durchgehenden Ennetriederstrasse ist die Vortrittsregelung sowie die Leistungsfähigkeit des Knotens zu überprüfen.



Massnahme:	Die Gemeinde überprüft in einer Studie den Knoten hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Verkehrslenkung.
Koordination:	Massnahme S3 Ausbau und Verkehrsberuhigung Ennetriederstrasse
Kostenschätzung:	Studie: Fr. 5'000
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	-
Realisierung:	kurzfristig, mit Massnahme S3 Ausbau und Verkehrsberuhigung Ennetriederstrasse

Ausgangslage: Zur Entlastung des Autobahnanschlusses Sarnen Nord und der Nord- sowie Kägiswilerstrasse als Zubringer zum Autobahnanschluss Sarnen Nord, ist die Option eines Autostrassenanschlusses Kernmatt zu prüfen.



Massnahme: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für einen Autostrassenanschluss Kernmatt ein. Unter Kostenbeteiligung der Gemeinde soll der Kanton in einer ersten Phase eine Studie in Auftrag geben, mit der die Realisierungsmöglichkeiten untersucht werden. Auf der Grundlage der Studie entscheiden Kanton und Gemeinde über das weitere Vorgehen.

Koordination:	-	
Kostenschätzung:	Studie:	Fr. 50'000.- (Kostenbeteiligung Gemeinde)
Federführung:	Kanton (1. Phase)	
Beteiligte:	Gemeinde (1. Phase)	
Realisierung:	Studie:	kurzfristig
	Umsetzung:	langfristig

Ausgangslage: Mit der weiteren baulichen Entwicklung des Quartiers Bitzighofen (Terrassenhäuser, Einzoning Matten) wird die Verkehrsbelastung des Knotens zunehmen. Der Knoten ist grosszügig dimensioniert und es fehlen Anlagen zur Fussgänger- und Radfahrerführung.



Massnahme: Die Gemeinde lässt in einer Studie Varianten für eine Umgestaltung des Knotens erarbeiten.

Koordination: -

Kostenschätzung: Studie: Fr. 10'000.-

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton

Realisierung: Studie: mittelfristig
Umsetzung: nicht definiert

6.4.3 Massnahmen Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung

S17	Verkehrsberuhigung Zentrum Sarnen	VO
S18	Verkehrsberuhigung Stalden	VO
S19	Verkehrsberuhigung Wilen	ZE
S20	Verkehrsberuhigung Kägiswil	VO
S21	Fussgängerquerung Gymnasium	VO
S22	Verkehrsberuhigung Grossgasse	ZE
S23	Verkehrsberuhigung Wohnquartiere	VO

Eingangstore

Der Beginn des Siedlungsraumes soll durch ein gestalterisches Eingangstor verstärkt werden. Die Erkennbarkeit soll verbessert, der Wiedererkennungseffekt gesteigert und der Übergang von verkehrsorientierten zu siedlungsorientierten Strassen aufgezeigt werden. Das Tor kann z.B. mit Bäumen, einer Einengung oder einer speziellen Markierung gestaltet werden.

Strassenraumgestaltung

In Dorfzentren, vor Einkaufszentren, Schulen etc., wo ein erhöhter Anteil an Fussgängern vorhanden ist, sollen die Strassen mit einer entsprechenden Strassenraumgestaltung siedlungsorientiert ausgerichtet werden. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität erhöht und der gesamte Raum kann attraktiver gestaltet werden. Die Umgestaltung kann z.B. durch eine Einengung der Fahrbahn, einen Wechsel des Belages oder durch zusätzliche Bepflanzungen und Gestaltungselemente vorgenommen werden.

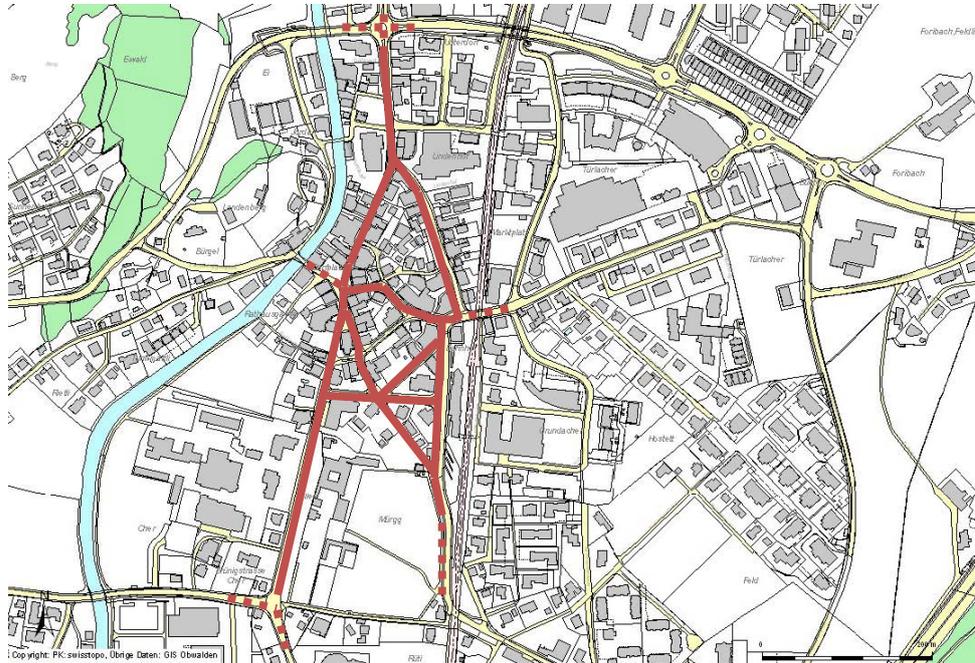
Siedlungsorientierte Abschnitte

Die Ortszentren und Orte mit starken Fussgängerfrequenzen sind in ihrer Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr zu stärken. Eine Massnahme dazu ist die Einführung einer partiell reduzierten Höchstgeschwindigkeit im entsprechenden Strassenabschnitt. Flankierend dazu können die Strassenräume angepasst und aufgewertet werden.

Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Um die Akzeptanz möglicher Umgestaltungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Bevölkerung sicherzustellen, ist die Bevölkerung in den Planungsprozess mit einzubeziehen.

Ausgangslage: Über die Brünigstrasse in Sarnen fahren täglich je nach Abschnitt bis zu 13'500 Fahrzeuge (Strategie Strassennetz Kanton Obwalden, Stand 2008). Bezüglich Belastbarkeit der Anwohner (Lärm, Querungsmöglichkeiten etc.) wird mit Verkehrsmengen von über 10'000 Mfz/Tag aber ein Grenzwert erreicht.



Massnahmen: Zur Stärkung der Attraktivität des Dorfzentrums soll eine verkehrsberuhigte Zone geprüft werden. Die Gestaltung soll einer tieferen Verkehrslast und dem neuen Regime entsprechend angepasst werden.

Möglicher Ablauf und Kosten:

- | | |
|---|---------------|
| 1. Konzept Verkehrsberuhigung Zentrum (2012) | Fr. 40'000.- |
| 2. Betriebs- und Gestaltungskonzept mit Verkehrsgutachten | Fr. 80'000.- |
| 3. Etappierte Umsetzung (ab 2013/14) | |
| 3.1. Realisierung T-30-Zone mit Torsituationen | Fr. 200'000.- |
| 3.2. Überprüfung nach 1 Jahr | Fr. 30'000.- |
| 3.3. Wettbewerb(e) Gestaltung einzelne Bereiche | Fr. 80'000.- |
| 3.4. Umgestaltung einzelne Bereiche | n.b. |

Koordination: S10 Knoten Lindenstrasse – Poststrasse- Kernserstrasse
S13 Knoten Rütistrasse - Brünigstrasse
F7 Schulwegsicherung Brünigstrasse

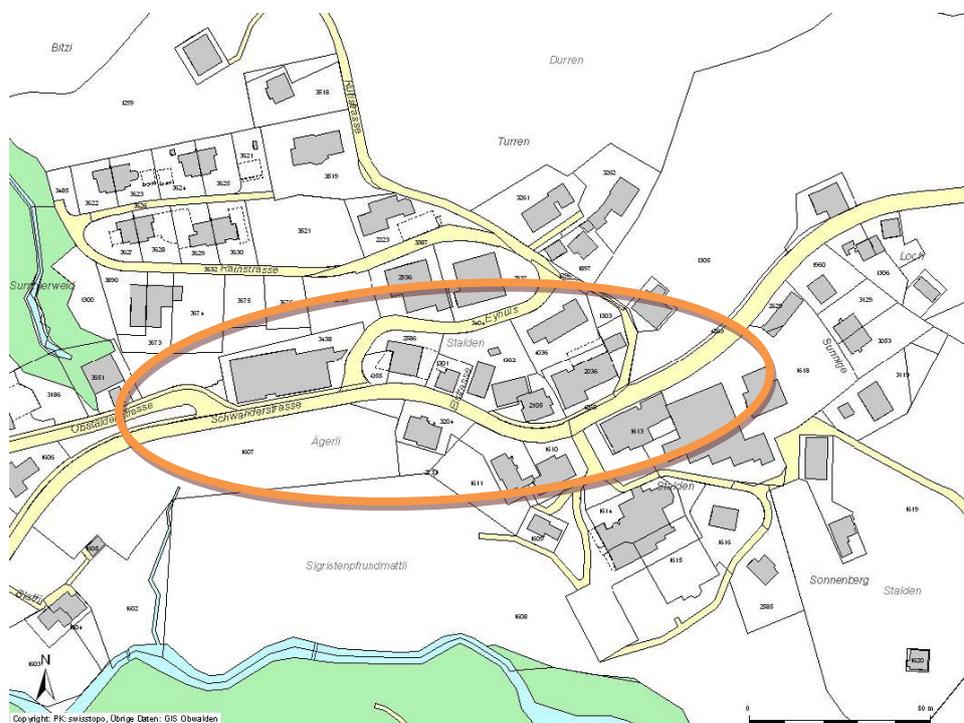
Kostenschätzung: Planung: Fr. 120'000.-
Umsetzung 1. Phase: Fr. 230'000.-

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton

Realisierung: Projektierung: kurzfristig
Umsetzung: Etappiert, mittelfristig

Ausgangslage: Die Kantonsstrasse durch Stalden trennt den Ortsteil und schmälert die Aufenthaltsqualität durch die Verkehrsmmissionen. Neben dem täglichen „hausgemachten“ Verkehr belastet der Freizeitverkehr Richtung Langis die Gebiete direkt an der Kantonsstrasse stark.



Massnahmen: Zur Stärkung der Identität und zur Senkung der Geschwindigkeiten soll beim Kanton, auf eine Realisation eines verkehrsberuhigten Abschnitts auf der Schwanderstrasse hingearbeitet werden.
Die Gemeinde lässt dafür ein Verkehrsgutachten erstellen. Mit dem Verkehrsgutachten soll die Möglichkeit für die Einführung einer verkehrsberuhigten Zone und einer Strassenraumgestaltung abgeklärt werden.

Koordination:	-	
Kostenschätzung:	Studie:	Fr. 15'000.-
	Realisierung:	nicht bekannt
Federführung:	Gemeinde	
Beteiligte:	Kanton	
Realisierung:	Studie:	mittelfristig
	Realisierung:	mittelfristig

Ausgangslage: Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf den Sammel- und Erschliessungsstrassen im Dorf von Kägiswil entspricht nicht einer der räumlichen Situation angepassten Geschwindigkeit.



Massnahme: Zur Stärkung der Identität des Zentrums von Kägiswil ist eine verkehrsberuhigte Zone mit entsprechender Gestaltung zu prüfen.
Die Gemeinde gibt ein Verkehrsgutachten in Auftrag und lässt eine Studie für eine verkehrsberuhigte Zone erarbeiten.

Koordination: S9 Knoten Brünigstrasse/Dörflistrasse/Schwarzenbergstrasse

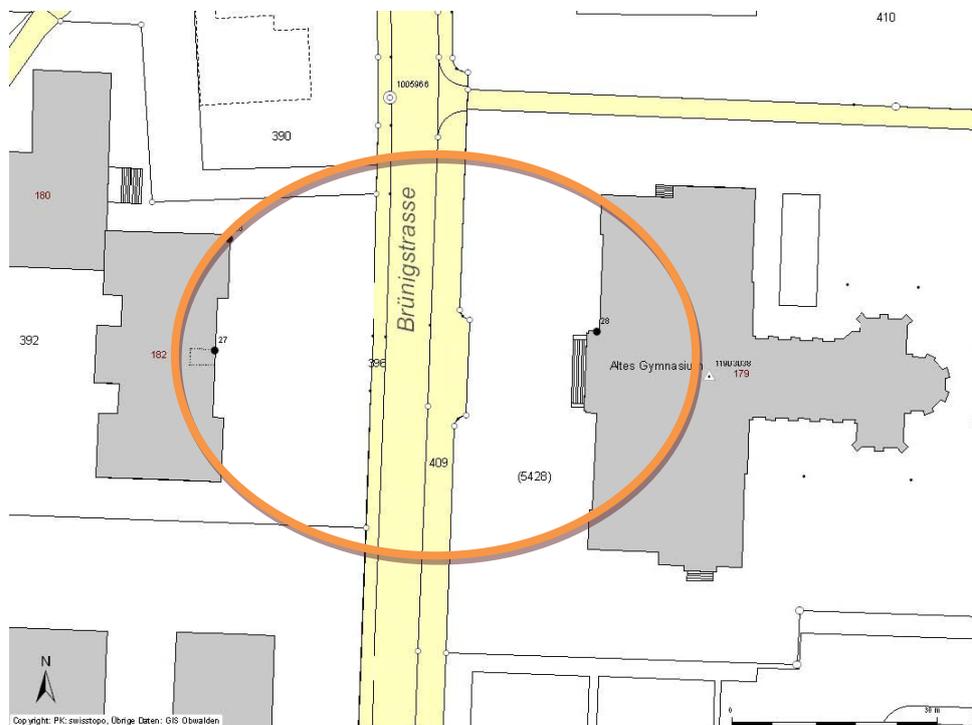
Kostenschätzung: Studie: Fr. 15'000.-
Realisierung: nicht bekannt

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: -

Realisierung: Projektierung: mittelfristig
Realisierung: mittelfristig

Ausgangslage: Schüler/innen queren täglich mehrmals die Brünigstrasse zwischen dem Konvikt, dem alten Gymnasium und der neuen Kantonsschule. Auf den beiden Fussgängerstreifen ist es schon zu Unfällen gekommen. Im Zusammenhang mit dem Umbau und der Umnutzung des Konvikts für die Oberstufe der Schule Sarnen wird die bestehende Zufahrt zum Konvikt verlegt.



Massnahme: Die Gemeinde gibt eine Studie in Auftrag, mit der Massnahmen für eine Sicherung der beiden Fussgängerquerungen aufgezeigt und bewertet werden. Die möglichen Lösungsansätze sind mit dem Kanton zu diskutieren.

Koordination: Umbau Konvikt

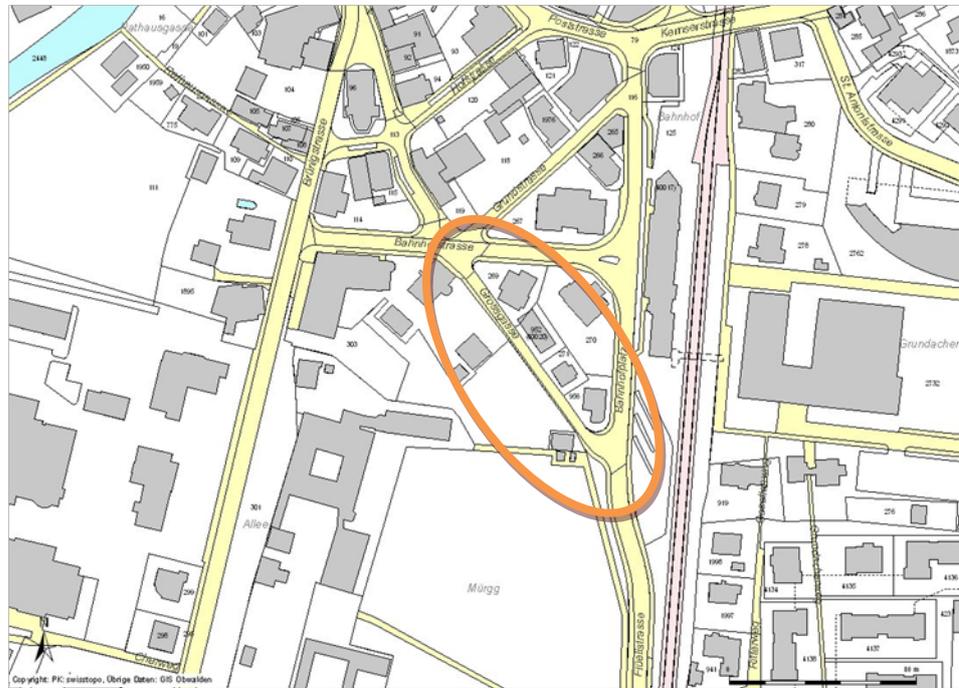
Kostenschätzung: Studie: Fr. 5'000.-
Realisierung: nicht bekannt

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton

Realisierung: Studie: kurzfristig
Realisierung: kurzfristig

Ausgangslage: Im Zusammenhang mit der Realisierung des Parkhauses der Obwaldner Kantonalbank und der damit verbundenen Park&Ride-Anlage soll die Grossgasse verkehrsberuhigt werden. Die Erschliessung des Parkhauses erfolgt über den Bahnhofplatz. Eine Zufahrt über die Grossgasse wird unterbunden. Die Grossgasse wird heute als Einbahn geführt und soll mit einer Verkehrsberuhigung wieder im Gegenverkehr betrieben werden.



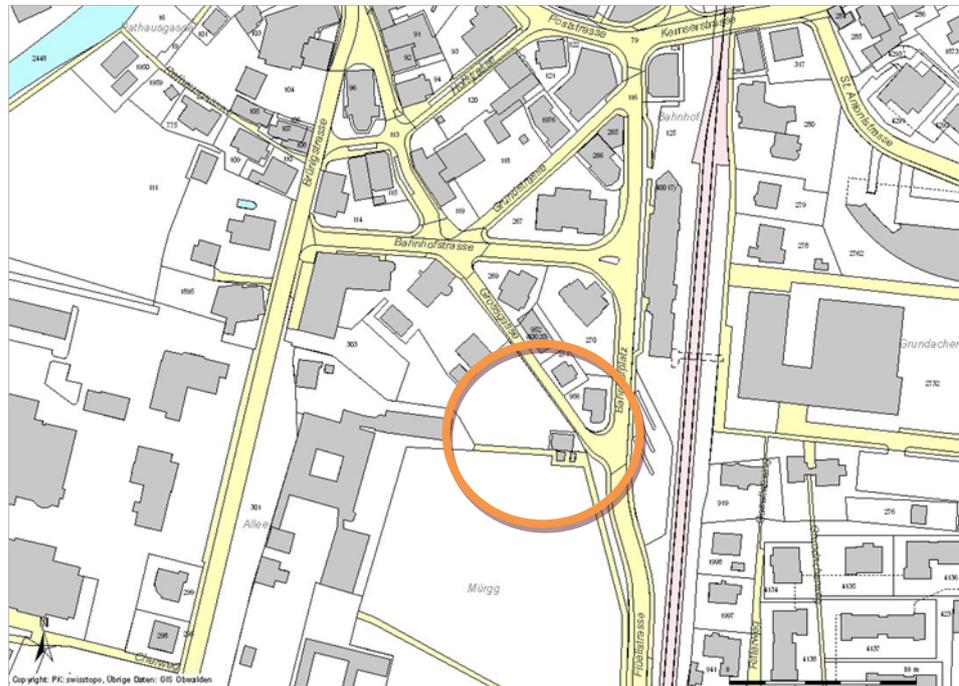
Massnahme:	Die Grossgasse ist als Mischverkehrsfläche zu gestalten und soll verkehrsberuhigt werden. Für die Neugestaltung ist durch die Gemeinde ein Bauprojekt zu erarbeiten. Nach Abschluss der Bauarbeiten der Obwaldner Kantonalbank ist die Grossgasse umzugestalten.	
Koordination:	Realisierung Überbauung OKB	
Kostenschätzung:	Bauprojekt:	Fr. 15'000.-
	Realisierung:	Fr. 500'000.-
Federführung:	Gemeinde	
Beteiligte:	Grundeigentümer	
Realisierung:	Bauprojekt:	kurzfristig
	Realisierung:	kurzfristig

Ausgangslage:	In allen Wohnquartieren ist auf Erschliessungs- und Zufahrtsstrasse ein Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben (z.B. Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen), soweit dies von mehreren betroffenen Anwohnern gewünscht wird oder ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung).	
Massnahmen:	<p>Die Gemeinde erstellt ein Konzept für die flächendeckende Einführung verkehrsberuhigter Strassen in Wohnquartieren.</p> <p>Die Gemeinde kommuniziert das Konzept der Bevölkerung und stellt die Mitwirkung sicher.</p> <p>Die Gemeinde stellt bei der Umsetzung der Niedriggeschwindigkeitsregime eine einheitliche Gestaltung der Verkehrsberuhigungselemente sicher.</p>	
Koordination:	-	
Kostenschätzung:	pro Verkehrsgutachten: Fr. 4'000.- - Fr. 6'000.- Realisierung nach individuellem Aufwand	
Federführung:	Gemeinde	
Beteiligte:	Quartierbevölkerung	
Realisierung:	Konzept:	mittelfristig
	Umsetzung:	nach Bedarf

6.4.4 Massnahmen Parkierung / ruhender Verkehr

S24	Park&Ride Zentrum Sarnen	FS
S25	Parkierung Wilen Dorf	ZE
S26	Parkierungskonzept	VO

Ausgangslage: Zusammen mit dem Neubau der Obwaldner Kantonalbank soll im neuen Parkhaus eine Park&Ride-Anlage erstellt werden. Die entsprechenden Kredite für die finanzielle Beteiligung der Gemeinde sind gesprochen. Die Erschliessung des Parkhauses erfolgt über den Bahnhofplatz.



Massnahme:	Die Gemeinde setzt als flankierende Massnahmen die Verkehrsberuhigung auf der Grosseasse um. Die Gemeinde prüft zusammen mit der Verkehrspolizei die Möglichkeiten für eine sichere Fussgängerquerung vom Parking zum Bahnhof.
Koordination:	S17 Verkehrsberuhigung Zentrum Sarnen F5 OKB – Grosseasse
Kostenschätzung:	Kostenbeitrag Park&Ride Gemeinde: Fr. 1'200'000.-
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	Bauherr/Kanton
Realisierung:	kurzfristig

Ausgangslage: In Wilen Zentrum stehen der Öffentlichkeit bei Veranstaltungen und für die Lehrpersonen der Schule Wilen nur wenige Parkplätze zur Verfügung. 4 Parkplätze zugunsten der Öffentlichkeit konnten mit der Überbauung SunWilen gesichert werden.

Mit der Einzonung des Gebiets Widismatt wird ein Teil der Parzelle 851 der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugewiesen. Am Standort des heutigen Ökonomiegebäudes (Kreis auf Karte) sollen 16 - 18 Parkplätze entstehen.



Massnahme: Die Gemeinde sichert sich im Rahmen des Quartierplanes Widismatt die Realisierung eines öffentlichen Parkplatzes.
Die Gemeinde prüft eine Parkplatzbewirtschaftung.

Koordination: Quartierplan Widismatt
S19 Verkehrsberuhigung Wilen

Kostenschätzung: nicht bekannt

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton

Realisierung: im Rahmen Erschliessung/Bebauung Widismatt

Ausgangslage:	<p>Die Gemeinde verfügt über ein Parkplatzreglement, das die Grundlage für die Bewirtschaftung der gemeindeeigenen öffentlichen Parkplätze bildet. Die weiteren öffentlich zugänglichen, privaten Parkplätze in Sarnen werden durch das Reglement nicht abgedeckt.</p> <p>Über die Parkplatzsituation verfasste der Bereich Infrastruktur und Raumentwicklung im März 2012 einen Bericht. Daraus geht, dass derzeit kein Handlungsbedarf für Anpassungen besteht. Die Situation soll nach der Erstellung des Park&Ride OKB neu geprüft werden.</p>
Massnahme:	Nach Realisierung des Park&Ride OKB ist die Parkplatzsituation zu überprüfen. Für den Bau und die Bewirtschaftung von neuen Parkplätzen ist auf die Erkenntnisse des Berichts vom März 2012 abzustellen.
Koordination:	-
Kostenschätzung:	nicht bekannt
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	Kanton, andere Anbieter von öffentlich zugänglichen Parkplätzen
Realisierung:	kurz- mittelfristig

6.5 Massnahmen Radverkehr

Übersicht Massnahmen

R1	Radwegverbindung Sarnen – Kägiswil	ZE
R2	Rad-/Fusswegverbindung Kägiswilerstrasse – Türlacherstrasse	VO
R3	Rad-/Fusswegverbindung Bahnhof - Enetriederstrasse	ZE
R4	Rad-/Fusswegverbindung Professorenweg - Türlacherweg	VO
R5	Radverkehrsverbindung Wilerstrasse – Seefeld Park	VO
R6	Rad-/Fusswegverbindung Lindenstrasse – Marktplatz	VO
R7	Ausbau Sarneraa-Brücke Wichelsee	VO
R8	Neubau Rad-/Fussweg Forststrasse	VO
R9	Radwegverbindung Sarnen - Wilen	VO
R10	Rad-/Fusswegverbindung Rütistrasse	VO
R11	Rad-/Fusswegverbindung Brünigstrasse – S-Bahnhaltestelle Sarnen Industrie - Kägiswilerstrasse	VO
R12	Rad-/Fusswegverbindung Sarneraaaweg Bitzighofen – Schwanderstrasse	VO
R13	Rad-/Fussweg Anschluss Seeweg Sarnen – Sachseln	VO
R14	Rad-/Fusswegverbindung Foribach – Feld	VO

Steigerung des Anteils Langsamverkehr

Insbesondere im Dorf Sarnen und in Kägiswil sind die Voraussetzungen hinsichtlich Topographie und Nutzungsdichte so gut, dass sich der Anteil des Radverkehrs in diesen Bereichen erhöhen lässt. Gemäss Volkszählung 2000 beträgt der Anteil der radfahrenden Pendler der in Sarnen wohnenden und arbeitenden Personen rund 19%. 14% gehen zu Fuss zur Arbeit, 42% benutzen das Auto und 4% nutzen den öffentlichen Verkehr.

Bei der Projektierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Zentrum ist den Anforderungen der Radfahrenden besondere Beachtung zu schenken.

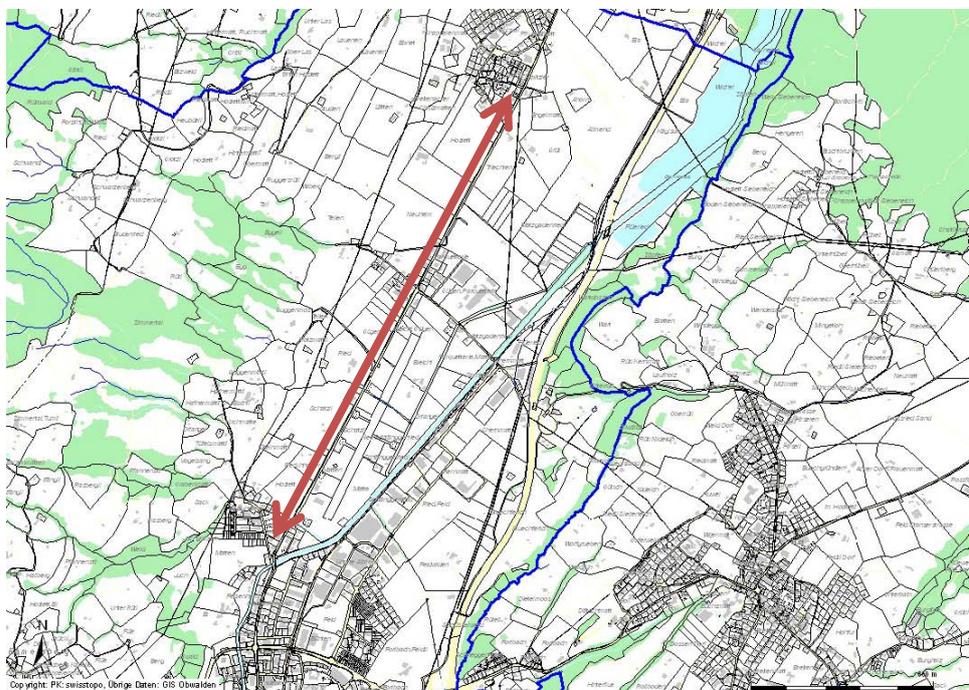
Neben sicheren und attraktiven Verbindungen für die Radfahrer braucht es bei Quell- und Zielorten geeignete zentrale und witterungsgeschützte Abstellanlagen.

Anlagen für den Freizeitverkehr

In Koordination mit dem Kanton werden die Strecken für den Freizeitverkehr, die über die Gemeindegrenzen hinausgehen, festgelegt. Für den Freizeitverkehr sind wo möglich attraktive Strecken abseits der Hauptverkehrsachsen anzubieten.

Die Massnahmen sind im Massnahmenplan Radverkehr dargestellt.

Ausgangslage: Für den Radfahrer bestehen heute keine eigenen Anlagen entlang der Brünigstrasse. Der Radfahrer wird im Gegenverkehr auf dem Trottoir geführt. Gemäss kantonalem Radroutenkonzept 1996 soll auf der Ostseite der Brünigstrasse ein Radweg realisiert werden.



Massnahme: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Realisierung eines Radwegs entlang der Ostseite der Brünigstrasse ein.

Koordination: -

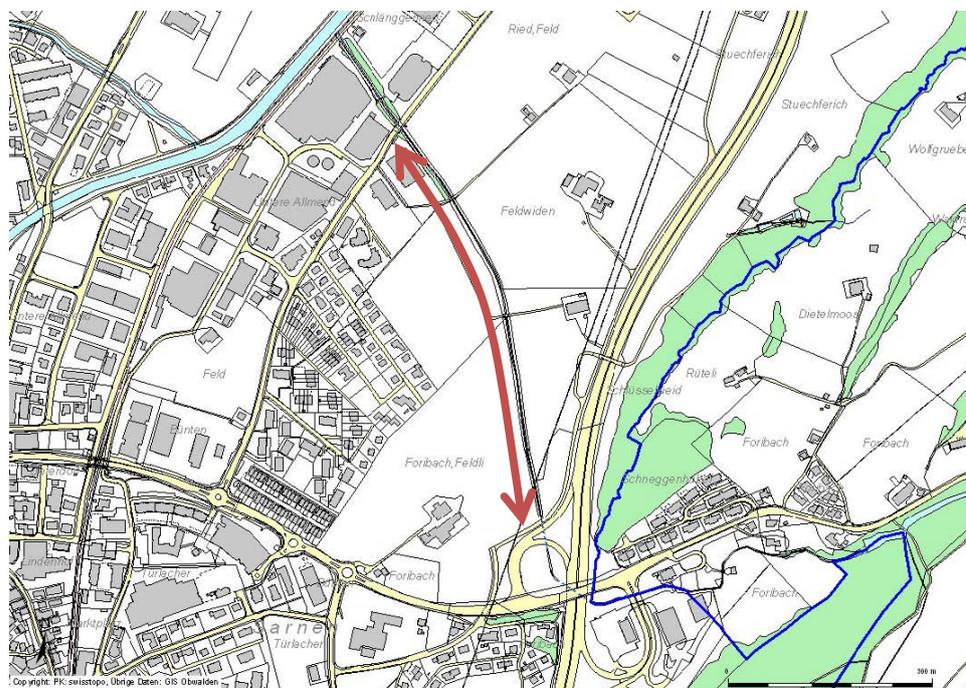
Kostenschätzung: Keine Kosten für die Gemeinde

Federführung: Kanton

Beteiligte: Gemeinde

Realisierung: Planung: kurzfristig
Realisierung: mittelfristig

Ausgangslage: Das Gebiet Sarnen Nord ist ein beliebtes Naherholungsgebiet. Zwischen den Hauptachsen entlang der Sarneraas und der Achse Kernmattweg bestehen nur wenige Querverbindungen. Für die Naherholung ist im Bereich des Foribaches mit einem neuen Rad-/Fussweg das Netz zu verbessern und die Attraktivität des Siedlungsgebietes zu erhöhen.



Massnahme: Im Rahmen der Planung eines Arbeitsplatzgebietes von kantonalem Interesse ist ein Rad-/ Fussweg entlang des Foribaches zu berücksichtigen. Die Gemeinde achtet dabei beim Fussweg auf eine wandweggerechte Ausführung.

Koordination: Planung Arbeitsgebiet Foribach

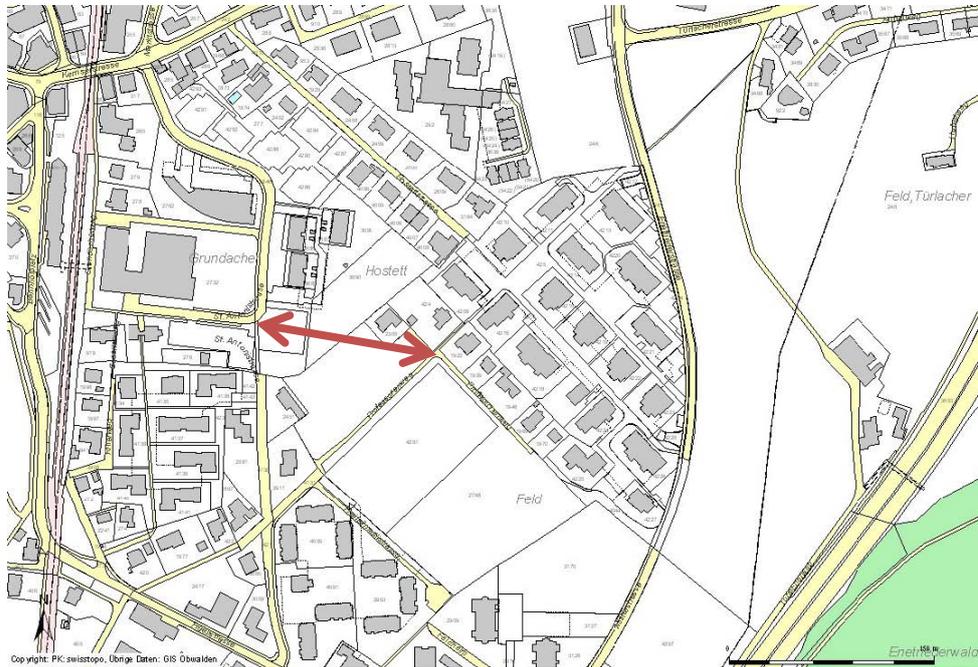
Kostenschätzung: Rad-/Fussweg 3.20 m breit, 500m x 500 Fr./m1 = Fr. 250'000.-

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton

Realisierung: Im Rahmen der Planung und Umsetzung des Arbeitsplatzgebietes.

Ausgangslage: Das Quartier Jänzipark ist für den Langsamverkehr nur ungenügend an den Bahnhof angeschlossen. Die Verbindung ist zu wenig direkt.



Massnahmen: Das Netz ist mit einer direkten Verbindung aufzuwerten. Eine direkte Linienführung zum Bahnhof ist im Zusammenhang mit der Überbauung Hostett (Quartierplan Sonnenhof) anzustreben. Die Gemeinde sichert die entsprechenden Wegrechte. Die Gemeinde prüft, ob der Fussweg hartbelagsfrei erstellt werden kann.

Koordination: Überbauung Sonnenhof

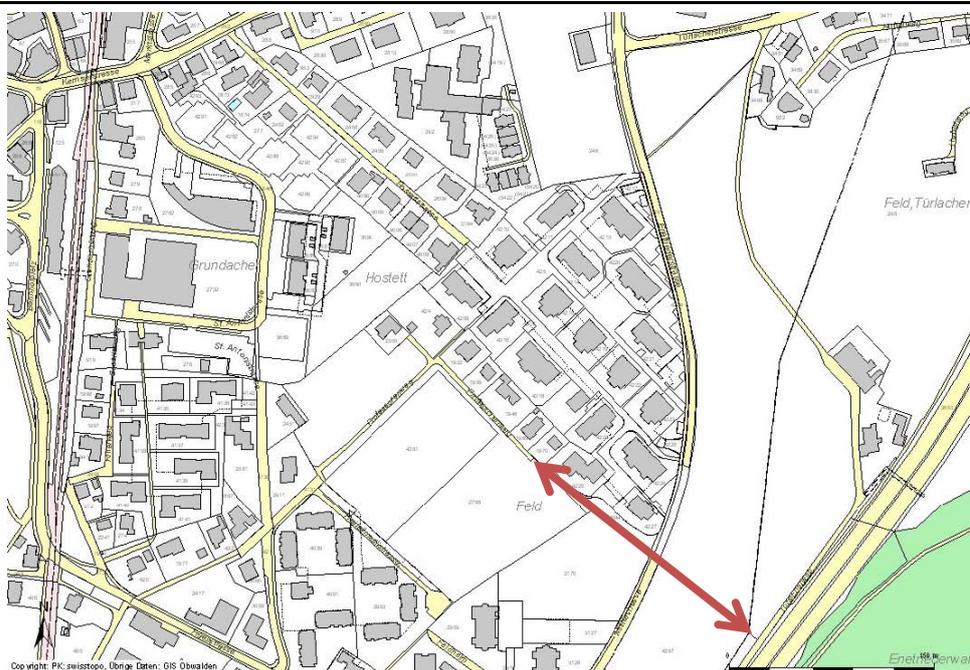
Kostenschätzung: Rad-/Fussweg 3.20 m breit, chaussiert, 100m x 300 Fr./m1 = 30'000.-

Federführung: Gemeinde

Weitere Beteiligte: Eigentümer

Realisierung: kurzfristig

Ausgangslage: Die Verbindung vom Quartier Jänzipark zum Bahnhof ist für den Langsamverkehr ungenügend.



Massnahme: Zur Anbindung zukünftiger Wohn- und Arbeitsgebiete an den Bahnhof ist zwischen dem Professorenweg und dem Türlacherweg eine Verbindung für den Radfahrer-/Fussgängerverkehr zu schaffen.
 Die Wege sind in Zusammenhang mit der Überbauung der Parzelle zu schaffen. Die Gemeinde sichert die Wegrechte zugunsten der Öffentlichkeit.
 Die Gemeinde prüft, ob der Fussweg hartbelagsfrei erstellt werden kann.

Koordination: Überbauung Parzelle 3170/4297

Kostenschätzung: Rad-/Fussweg 3.20 m breit / Kosten nicht bekannt

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Grundeigentümer

Realisierung: im Rahmen Gebietsüberbauung

Massnahme: Das Gebiet Seefeld Park ist von Wilen her zu wenig direkt erreichbar. Das Radwegnetz im Bereich Goldmatt ist mangelhaft. Der Radverkehr wird auf Fusswegen geführt, die z.T. nicht genügend breit sind für eine konfliktfreie Führung.



Massnahmen: Die Gemeinde prüft, wie der bestehende Fussweg für die Rad-/Fusswegverbindung ausgebaut werden kann bzw. werden muss.

Koordination: F9 Seeufernaher Weg Wilen

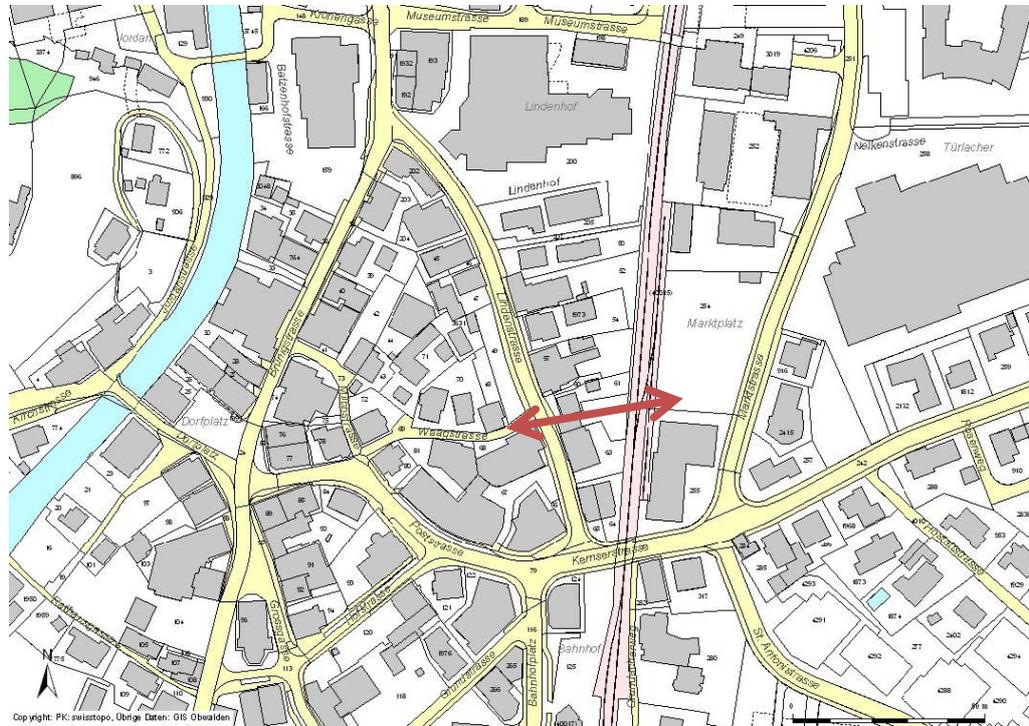
Kostenschätzung: Studie: Fr. 15'000.-
Realisierung: nicht bekannt

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: -

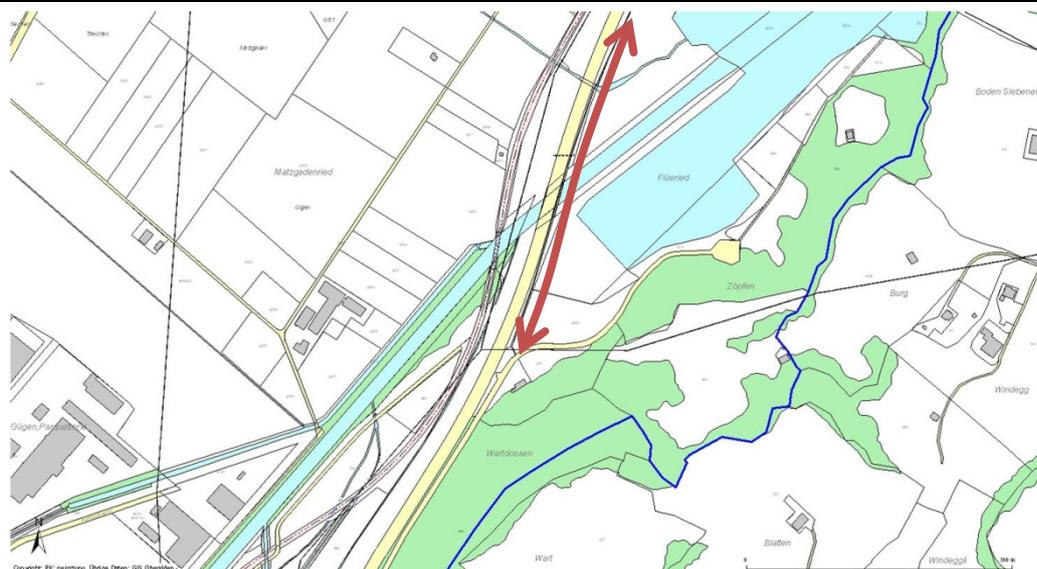
Realisierung: Planung: mittelfristig

Ausgangslage: Der historische Kern und die Einkaufsnutzungen östlich der Bahngleise sind für den Langsamverkehr über die Niveau-Bahnübergänge Museumstrasse und Kernserstrasse erreichbar.



Massnahme:	<p>Mit einer neuen Verbindung zwischen der Lindenstrasse und dem Marktplatz wird die Verbindung zwischen dem Dorfkern und den Einkaufsnutzungen östlich der Bahngleise verbessert und die Trennwirkung reduziert.</p> <p>Im Zusammenhang mit einer Neuüberbauung des Gebiets Marktplatz (Landi) ist eine zusätzliche Langsamverkehrs-Querung der Bahngleise zu fordern.</p>	
Koordination:	Überbauung Marktplatz	
Kostenschätzung:	nicht bekannt	
Federführung:	Gemeinde	
Beteiligte:	Zentralbahn zb, Grundeigentümer	
Realisierung:	Planung:	kurzfristig
	Realisierung:	mittelfristig

Ausgangslage: Die Fussgänger- und Radfahrerbrücke über die Sarneraa, die parallel zur Autobahn verläuft, ist für die intensive Freizeitnutzung (mehrere nationale Routen von SchweizMobil) zu schmal.



Massnahme:	Die Brücke sowie die zuführenden Wege sind zu verbreitern. Die Gemeinde klärt mit dem Kanton die Zuständigkeit sowie die Möglichkeiten für einen Ausbau der Verbindung ab. Die Gemeinde prüft dabei eine hartbelagsfreie Ausführung.
Koordination:	Reitwege
Kostenschätzung:	nicht bekannt Rad-/Fussweg 3.60 m breit
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	ASTRA, Kanton, SchweizMobil
Realisierung:	kurzfristig

Ausgangslage: Die Forststrasse ist heute eine enge Verbindungsstrasse ohne Anlagen für Rad- und Fussverkehr zwischen Wilen und Giswil. Auf der Forststrasse wird eine nationale Velolandroute geführt.

Die Strasse ist im Besitz der Gemeinde, jedoch nicht ausparzelliert und liegt teilweise auf Privatgrundstücken. Zudem stehen teilweise die Bäume sehr nahe an der Strasse, was ein hohes Sicherheitsrisiko darstellt.



Massnahme: Die Gemeinde prüft Massnahmen für einen Ausbau bzw. für den Bau von Langsamverkehrsanlagen. Die Gemeinde klärt mit dem Kanton und der Gemeinde Giswil die Rahmenbedingungen und die Möglichkeiten der Finanzierung ab.

Die Gemeinde prüft eine saisonale und auf Wochenenden beschränkte Sperrung der Strasse für den MIV.

Koordination: -

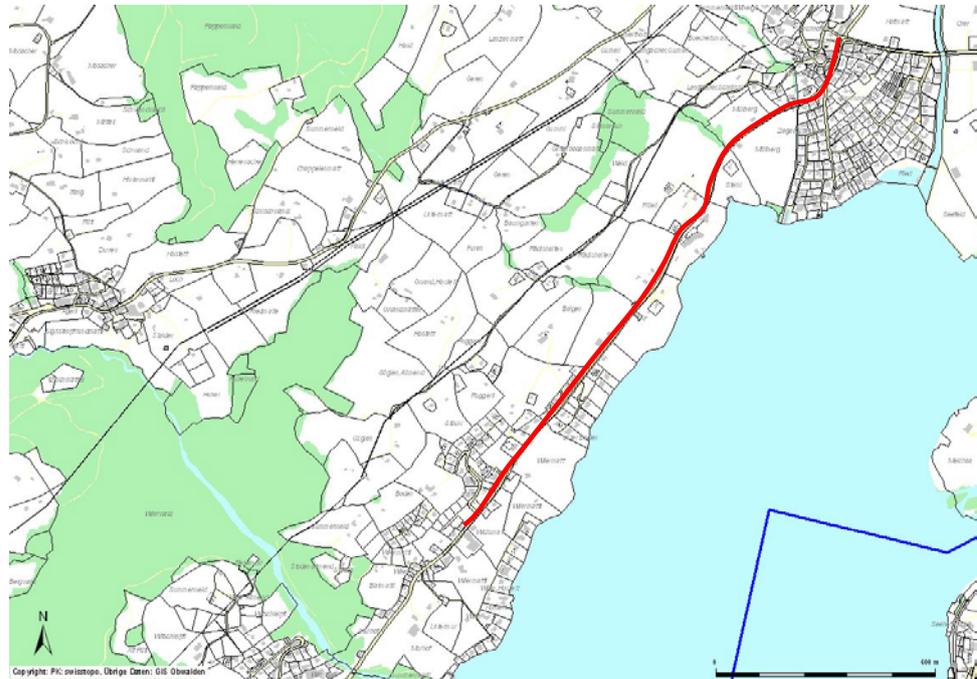
Kostenschätzung: Projekt: Fr. 30'000.-
Realisierung: nicht bekannt

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton, Gemeinde Giswil

Realisierung: Planung: mittelfristig
Realisierung: nicht definiert

Ausgangslage: Auf der Wilerstrasse sowie auf der Oberwilerstrasse stehen für Radfahrer keine Anlagen zur Verfügung. Radfahrern ist teilweise die Mitbenützung des Trottoirs gestattet. Dies kann bei einem stetig ansteigenden Verkehrsaufkommen zu Konflikten führen. Gemäss kantonaler Richtplanung 2007-2020, Massnahme Nr. 86, Richtplantext 88, soll die Pendlersicherheit auf dem Kantonsstrassenabschnitt von Sarnen nach Wilen erhöht werden.



Massnahmen: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Realisierung von geeigneten Massnahmen zugunsten des Radverkehrs ein.

Koordination: R5 Radverkehrsverbindung Wilerstrasse – Seefeld Park
S19 Verkehrsberuhigung Wilen Dorf

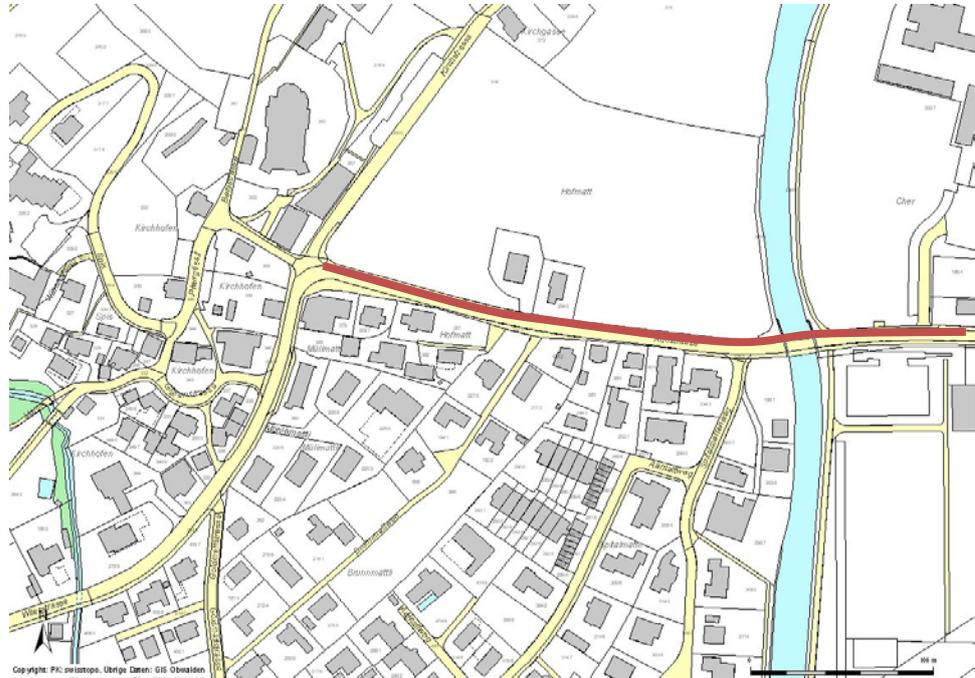
Kostenschätzung: keine Kosten für Gemeinde

Federführung: Kanton

Beteiligte: Gemeinde

Realisierung: mittelfristig

Ausgangslage: Auf der Rütistrasse bestehen heute keine Anlagen für den Radverkehr. Mit der weiteren baulichen Entwicklung von Wilen und Kirchhofen wird die Verkehrsbelastung auf der Rütistrasse zunehmen. Insbesondere hangaufwärts soll mindestens ein Radstreifen angeboten werden.



Massnahme: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Planung und Realisierung eines Radweges/Radstreifens entlang der Rütistrasse ein. An der Kreuzung Kirchenstrasse - Rütistrasse sind Massnahmen zugunsten der Radfahrer zu prüfen. Die Gemeinde sichert im Rahmen der Quartierplanung die notwendigen Flächen für den Bau eines Radweges/Radstreifens Richtung Kirche.

Koordination: Planung und Bebauung Gebiet Hofmatt
F6 Trottoir Rütistrasse Süd

Kostenschätzung: Realisierungskosten: $l=250m \times 700 \text{ Fr./m1} = \text{Fr. } 175'000.-$

Federführung: Gemeinde

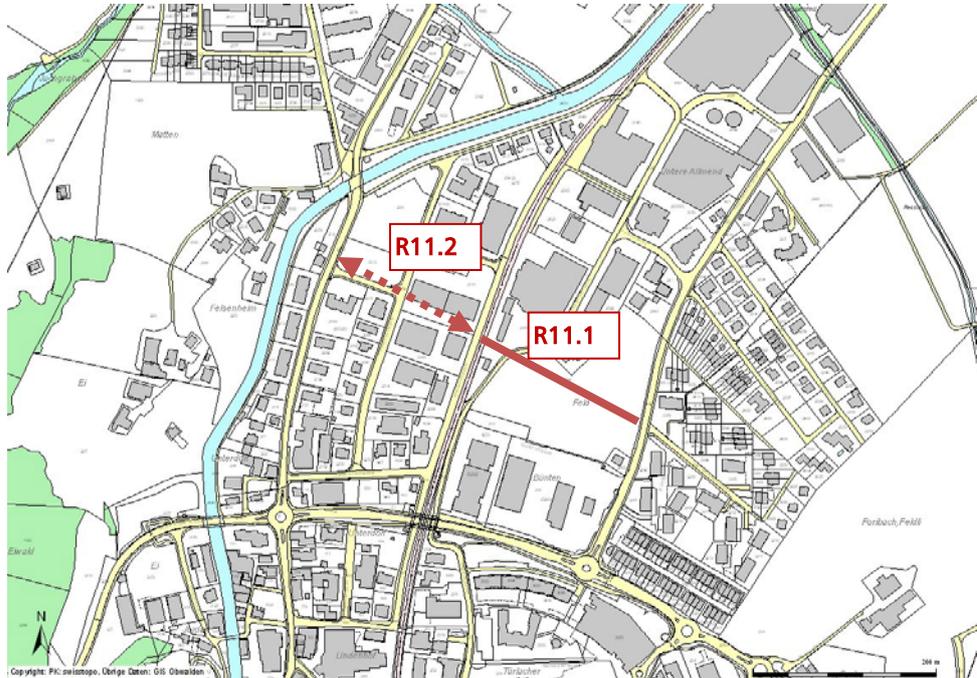
Beteiligte: Kanton

Realisierung: Planung: mittelfristig
Realisierung: nicht definiert

R11 Rad-/Fusswegverbindung Brünigstrasse – S-Bahnhaltestelle Sarnen Industrie - Kägiswilerstrasse

VO

Ausgangslage: Im Rahmen des Quartierplans Feld ist eine Langsamverkehrsachse von der Kägiswilerstrasse zur geplanten S-Bahnhaltestelle Sarnen Industrie aufzuzeigen. Zur Anbindung der Quartiere Bitzighofen und Pilatusstrasse ist eine Langsamverkehrsachse von der Brünigstrasse zur neuen S-Bahnhaltestelle zu realisieren.



Massnahme: R11.1: Realisierung Langsamverkehrsachse im Gebiet Feld
 R11.2: Raumsicherung und Projektierung Langsamverkehrsverbindung in Zusammenhang mit Planung Parzelle 2515 (Nutzfahrzeug AG Zentralschweiz).
 R11.3: Realisierung Langsamverkehrsunterführung Zentralbahn

Koordination: öV1 Haltestelle Sarnen
 S8 Erschliessung Gewerbezone Feld
 Quartierplan Feld
 Quartierplan Parzelle 2515 Allmend

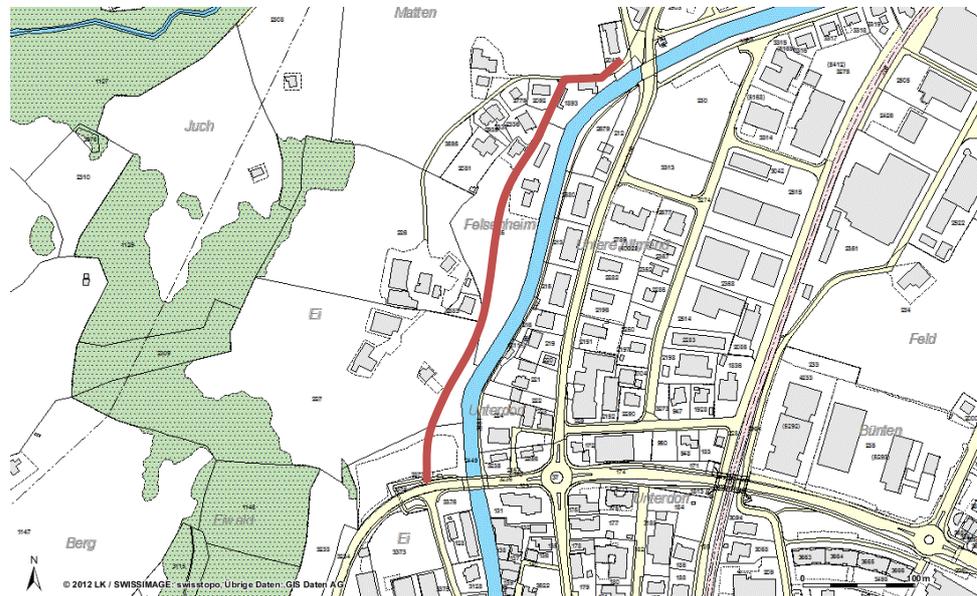
Kostenschätzung: R11.1: Langsamverkehrsverbindung $l=150m \times 700 \text{ Fr./m} = \text{Fr. } 105'000.-$
 R11.2: n.b.
 R11.3: Langsamverkehrsunterführung Zentralbahn: ca. Fr. 1'500'000.- (ohne Landerwerb)

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton, Zentralbahn

Realisierung: Realisierung R11.1: im Rahmen Bebauung Quartierplangebiet
 Realisierung R11.2: im Rahmen Bebauung Quartierplangebiet
 Realisierung R11.3: langfristig

Ausgangslage: Für die Velofahrenden aus dem Gebiet Bitzighofen und Kägiswil bestehen auf der Brünigstrasse keine Radverkehrsanlagen. Als Alternative sieht das kantonale Radroutenkonzept 1996 eine Linienführung am linken Aa-Ufer vor. Die Radverkehrsverbindung auf der Brünigstrasse ist Teil nationaler und regionaler Routen.



Massnahme: Die Gemeinde prüft die Realisierung eines kombinierten Rad-/Fusswegs zwischen Bitzighofen und der Schwanderstrasse.

Koordination: S16 Knoten Bitzighoferstrasse - Brünigstrasse

Kostenschätzung: n.b.

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Grundstückseigentümer

Realisierung: mittelfristig

Ausgangslage: Das kantonale Radroutenkonzept von 1996 listet verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes auf. Die Massnahme 12.5 betrifft den Seeuferweg zwischen Sarnen und Sachseln. Der Weg ist stark begangen und mit einem allgemeinen Fahrverbot belegt. Die Massnahme sieht vor, den vorhandenen Weg auszubauen/zu verbreitern und für den Radverkehr freizugeben.



Massnahme: Die Gemeinde baut den vorhandenen Weg wo nötig aus oder passt ihn an und gibt ihn für die Velofahrer frei. Sie achtet dabei auf eine wanderweggerechte Ausführung.

Koordination: -

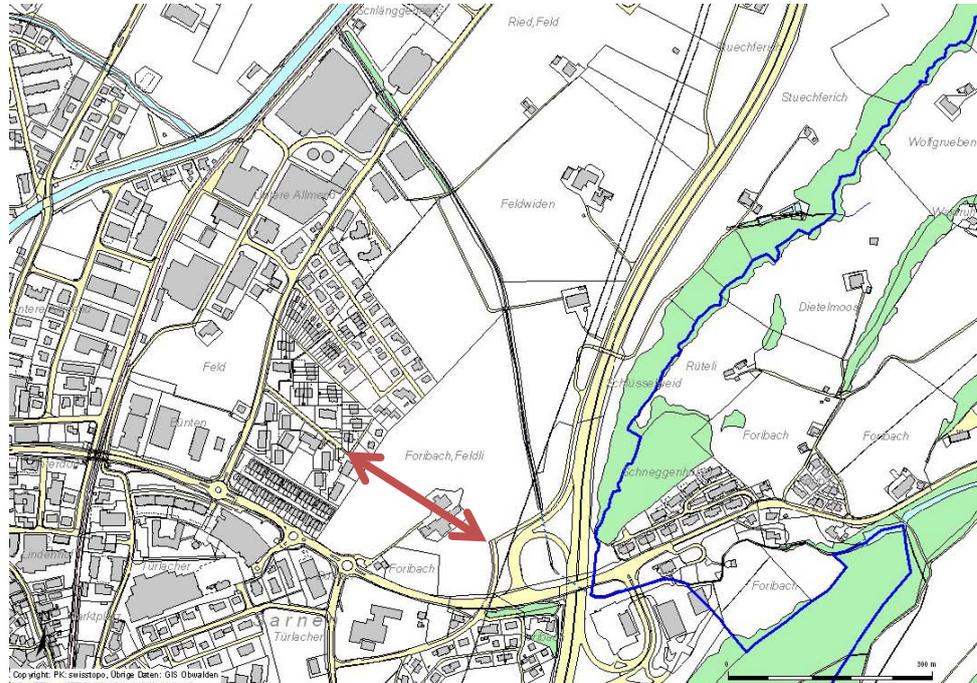
Kostenschätzung: n.b.

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton

Realisierung: mittelfristig

Ausgangslage: Das Gebiet Sarnen Nord ist ein beliebtes Naherholungsgebiet. Zwischen den Hauptachsen entlang der Sarneraai und der Achse Kernmattweg bestehen nur wenige Querverbindungen. Für die Naherholung ist im Bereich des Foribaches mit einem neuen Rad-/Fussweg das Netz zu verbessern und die Attraktivität des Siedlungsgebietes zu erhöhen. Zudem profitiert das Quartier um die Büntenstrasse und das spätere Arbeitsgebiet Foribach von einer direkten Verbindung zur S-Bahnhaltestelle Sarnen Nord.



Massnahme: Mit der Planung des Arbeitsgebiets Foribach ist eine Rad-/Fusswegverbindung vom Türlacherweg zur Büntenstrasse vorzusehen.

Koordination: Planungen Arbeitsplatzgebiet Foribach
R11 Rad-/Fusswegverbindung Brünigstrasse – S-Bahnhaltestelle Sarnen Industrie - Kägiswilerstrasse

Kostenschätzung: Neuerstellung Rad-/Fussweg: 250m x 500 Fr./m = Fr. 125'000.-

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: -

Realisierung: mit Arbeitsplatzgebiet Foribach

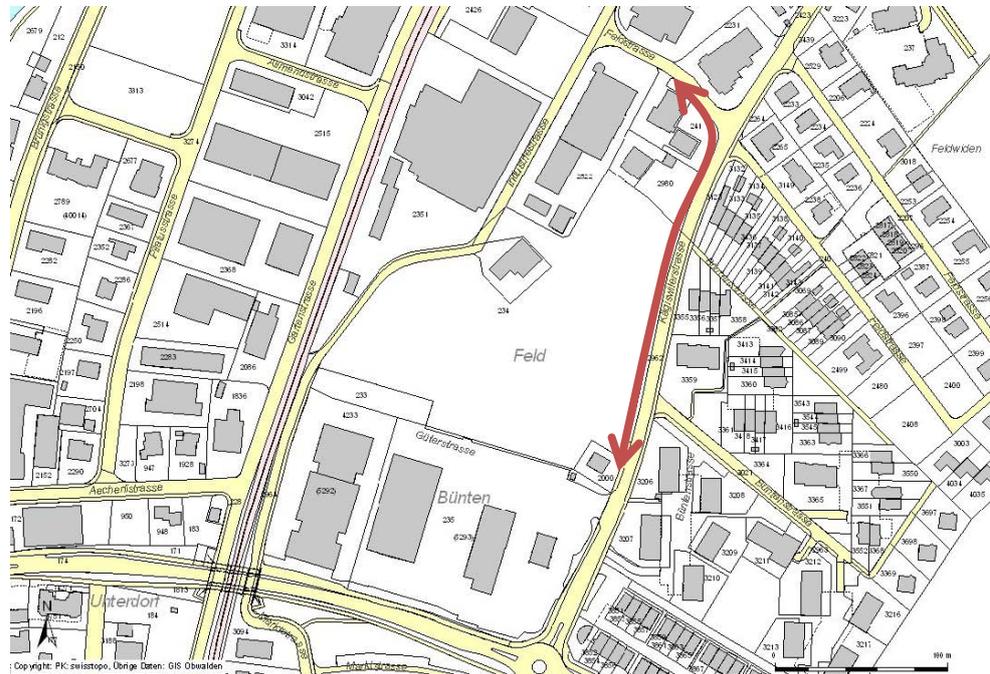
6.7 Massnahmen Fussverkehr

Übersicht Massnahmen

F1	Neubau Trottoir Kägiswilerstrasse	ZE
F2	Fusswegverbindungen Feld, Industriestrasse	ZE
F3	Aaweg Rathaus - Krone	VO
F4	Aaweg Hofmatt – Turmmatt	VO
F5	OKB – Grossgasse	FS
F6	Trottoir Rütistrasse	VO
F7	Schulwegsicherung Brünigstrasse	VO
F8	Trottoir Schwanderstrasse	FS
F9	Seeufernaher Weg Wilen	VO
F10	Trottoir Oberwilerstrasse - Forst	VO
F11	Wanderweg Langis – Glaubenberg Passhöhe	VO

Die Massnahmen sind im Richtplan für das Fusswegnetz dargestellt. Dieser gilt als Richtplan für das Fusswegnetz gemäss Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege.

Ausgangslage: Auf der Westseite der Kägiswilerstrasse fehlt im Gebiet Feld ein durchgehendes Trottoir.



Massnahme: Zur Ergänzung des Fusswegnetzes wird durch die Gemeinde ein durchgehendes Trottoir entlang der Kägiswilerstrasse erstellt.
Die Realisierung des Trottoirs ist mit dem Quartierplan Feld aufzuzeigen.

Koordination: -

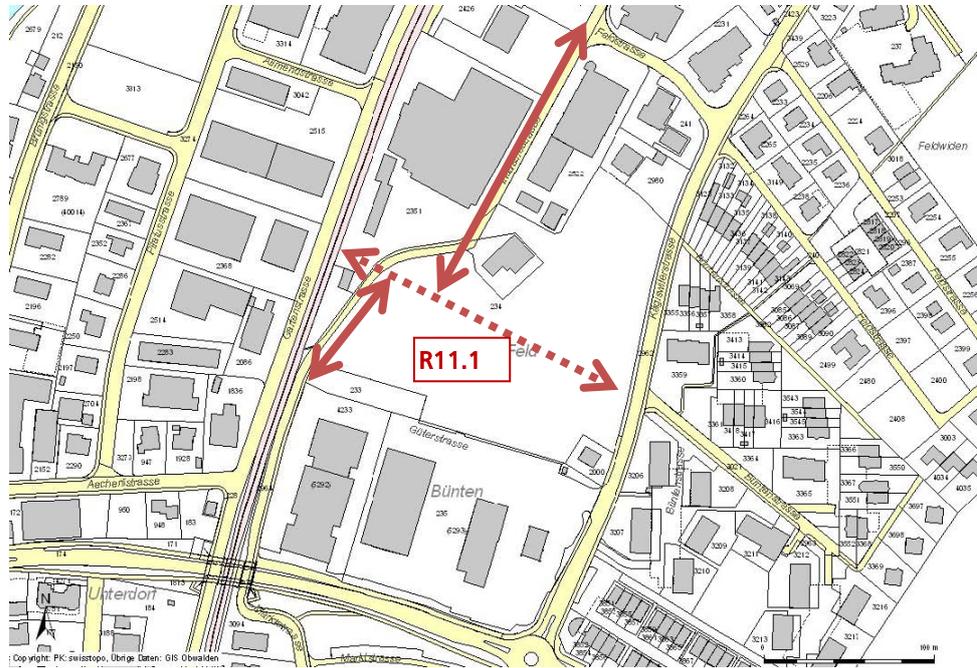
Kostenschätzung: Trottoir 2m breit, mit Beleuchtung, 225m x 600 Fr./m1 = Fr. 135'000.-

Federführung: Gemeinde

Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Realisierung: kurzfristig, mit Überbauung Feld

Ausgangslage: Entlang der Industriestrasse, von der Güterstrasse bis zur Feldstrasse, fehlen heute Anlagen für den Langsamverkehr.



Massnahme: Mit der Überbauung des Gebiets Feld und der beabsichtigten Verlegung der Industriestrasse sind sichere Anlagen für den Langsamverkehr zu realisieren.
Mit den Fusswegverbindungen ist die neue S-Bahnhaltestelle zu erschliessen.

Koordination: öV1 Haltestelle Sarnen
S8 Erschliessung Gewerbezone Feld
R11 Rad-/Fusswegverbindung Brünigstrasse – S-Bahnhaltestelle Sarnen Industrie - Kägiswilerstrasse
Quartierplan Feld

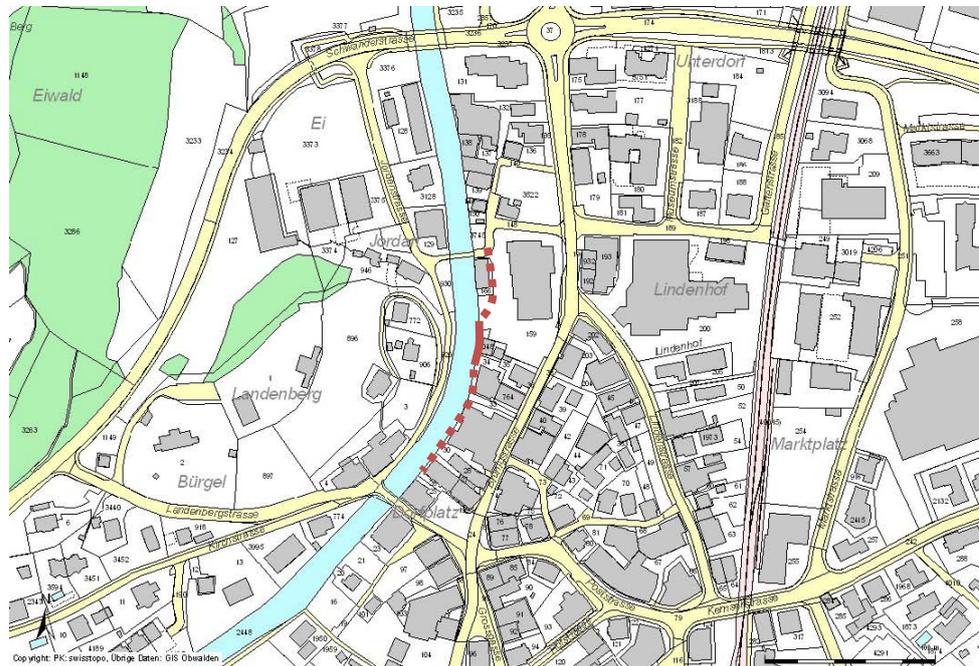
Kostenschätzung: Realisierung: nicht bekannt

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Grundeigentümer

Realisierung: mit Überbauung Feld / S-Bahnhaltestelle Sarnen Industrie

Ausgangslage: Die Lücke im rechtsufrigen Weg entlang der Sarneraa soll geschlossen werden.



Massnahme: Die Gemeinde realisiert einen Weg entlang der Sarneraa. Der benötigte Platz ist durch die Arkadenbauart der Häuser freigehalten (Baulinien nach Verkehrsplan 2001). Die Gemeinde sichert sich die für den Weg benötigten Wegrechte.

Koordination: Massnahmen Hochwasserschutz Sarneraa

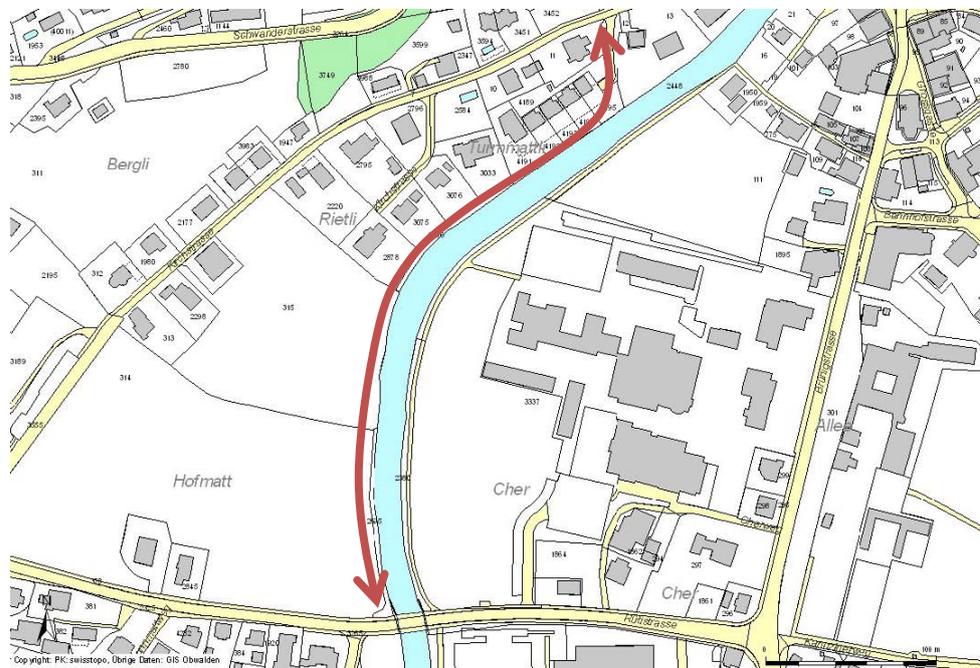
Kostenschätzung: Realisierung: nicht bekannt

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Grundeigentümer

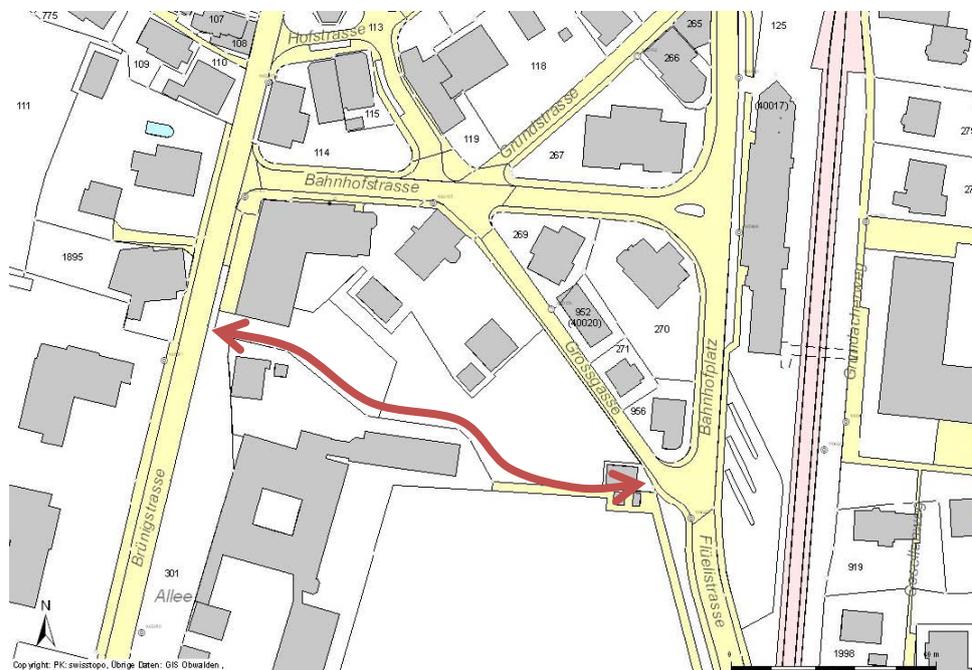
Realisierung: kurzfristig

Ausgangslage: Die Verbindung zwischen der Kirchstrasse und der Rütistrasse (Brücke) entlang der Sarneraa ist lückenhaft. Die Verbindung soll ein Teilstück eines linksufrigen Sarneraa-Weges darstellen. Die Parzellen 2695 und 2696 sind bereits Eigentum der Gemeinde Sarnen.



Massnahme:	Die Gemeinde erstellt einen Weg entlang der Sarneraa und sichert sich die fehlenden Wegrechte. Neuanlagen im Gewässerraum haben zwingend eine Naturbelag aufzuweisen.
Koordination:	Massnahmen Hochwasserschutz Sarneraa Überbauung Hofmatt
Kostenschätzung:	Realisierung: Chaussierter Weg 1.5m breit, 400m x 150 Fr./m ¹ = 60'000.-
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	Eigentümer, Kanton
Realisierung:	mittelfristig

Ausgangslage: Das Areal der OKB soll neu überbaut werden. Die Verbindung Grossgasse- Brünigstrasse soll im Zusammenhang mit dem Neubau der Obwaldner Kantonalbank das Angebot erweitern.



Massnahmen: Realisierung Verbindung Grossgasse- Brünigstrasse via Überbauung. Die Gemeinde sichert sich das Wegrecht.

Koordination: mit Überbauung OKB

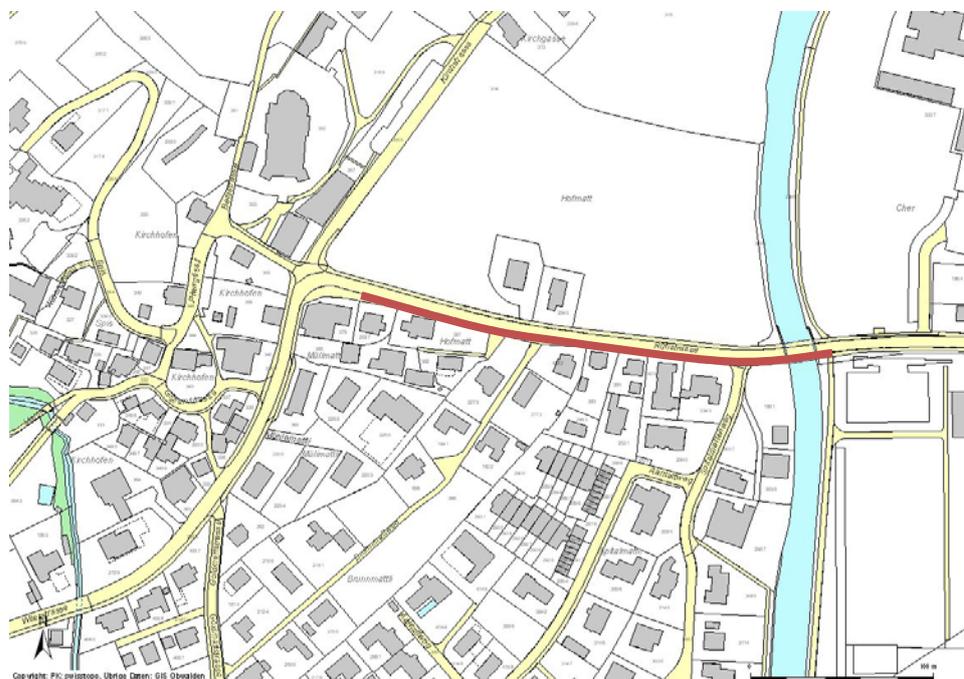
Kostenschätzung: Keine Kosten für die Gemeinde

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Eigentümer

Realisierung: im Rahmen Überbauung OKB

Ausgangslage: Auf der Südseite der Rütistrasse besteht kein durchgehendes Trottoir mit genügender Breite.



Massnahmen: Auf der Südseite der Rütistrasse ist ein durchgehendes 2m breites Trottoir vorzusehen. Die Rütistrasse ist entsprechend zu verschieben.

Koordination: R10 Rad-/Fusswegverbindung Rütistrasse

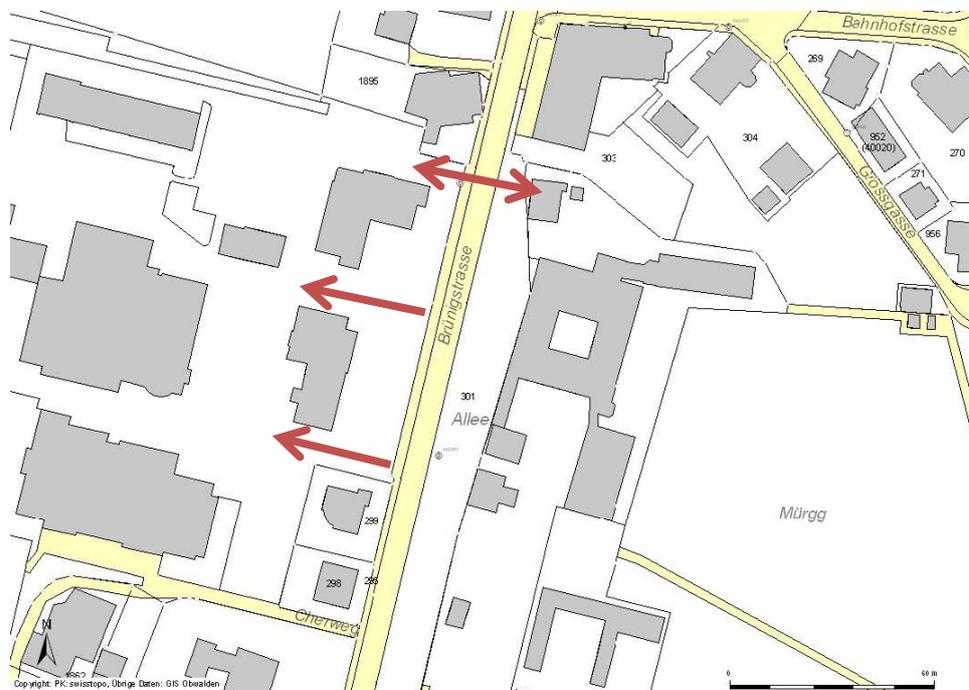
Kostenschätzung: Realisierung: $l=200m \times 400 \text{ Fr./m1} = \text{Fr. } 80'000$

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton

Realisierung: mit Überbauung Hofmatt West

Ausgangslage: Die Brünigstrasse ist im Gebiet des Gemeindehauses und Schulhäuser stark befahren. Für die Schülerinnen und Schüler bestehen verschiedene Möglichkeiten um auf das Schulhausareal zu gelangen. Die Fussgängerquerung beim Gemeindehaus liegt nahe von Zufahrten und ist nicht speziell gesichert. Durch Unachtsamkeit der Kinder kommt es häufig zu gefährlichen Situationen.



Massnahme: Im Rahmen der Prüfung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Kantonsstrasse „Brünigstrasse“ sind auch Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit zu untersuchen.
 Die Einfahrtsituation für die Velofahrer (Schulkinder) vom Schulhaus in die Brünigstrasse ist mit Schwerpunkt Schulwegsicherheit zu prüfen und allfällig zu verbessern.
 Die Gemeinde erstellt dafür eine Studie, welche die heutigen Gefahren und mögliche Verbesserungen aufzeigt.

Koordination: S17 Verkehrsberuhigung Zentrum Sarnen

Kostenschätzung: Studie: Fr. 10'000
 Realisierung: nicht bekannt

Federführung: Gemeinde

Weitere Beteiligte: Kanton

Realisierung: Studie: mittelfristig
 Realisierung: bei Bedarf

Ausgangslage: Für Fussgänger besteht heute entlang der Schwanderstrasse keine durchgehende sichere Verbindung von Ramersberg bis Spisrank. Die Lücke von Spisrank bis zur Ramersbergerstrasse soll geschlossen werden.



Massnahmen: Die Gemeinde bearbeitet das Projekt weiter und realisiert das Trottoir nach Ramersberg.

Koordination: -

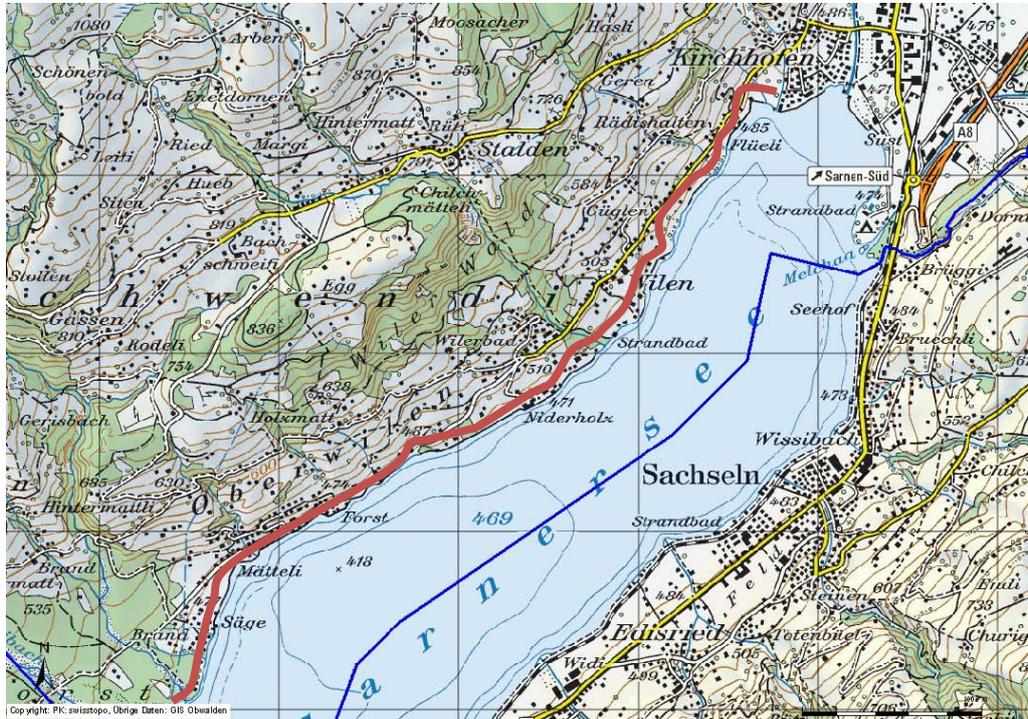
Kostenschätzung: Projektierung & Realisierung: Fr. 500'000.-

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton, Grundeigentümer

Realisierung: kurzfristig

Ausgangslage: Ein Seeweg entlang des westlichen Sarnerseeufers ist seit langer Zeit ein Wunsch der Bevölkerung. Vergangene Bestrebungen zur Realisierung eines Seeuferwegs waren nicht erfolgreich und scheiterten am Widerstand der betroffenen Grundeigentümer. Gemäss kantonaler Richtplanung 2007-2020, Massnahme Nr. 87, Richtplantext 90, soll ein durchgehender Wanderweg am Westufer des Sarnersees erstellt werden.



Massnahme: Die Gemeinde setzt sich für eine Realisierung eines seeufernahen Weges ein. Der Weg dient den Wanderern und steigert die Attraktivität als Naherholungsgebiet. Unter „seeufernah“ wird ein Weg zwischen Seeufer und Wilerstrasse verstanden. Wo möglich wird der Weg am Ufer geführt. Auf ökologisch wertvolle und empfindliche Uferbereiche wird Rücksicht genommen. Im Bereich bereits bebauter Gebiete soll der Weg auf bestehenden Wegen geführt werden.
 Mit der Berücksichtigung des seeufernahen Weges im kommunalen Fusswegrichtplan wird die Voraussetzung geschaffen um nachfolgend die notwendigen Fusswegrechte zu begründen.
 Mit den folgenden Massnahmenblättern wird abschnittsweise die mögliche und anzustrebende Linienführung des Wegs aufgezeigt. Es ist eine etappierte Realisierung vorgesehen.
 Mit dem Kanton ist über eine substanzielle Beteiligung an der Finanzierung des Wegs zu verhandeln.

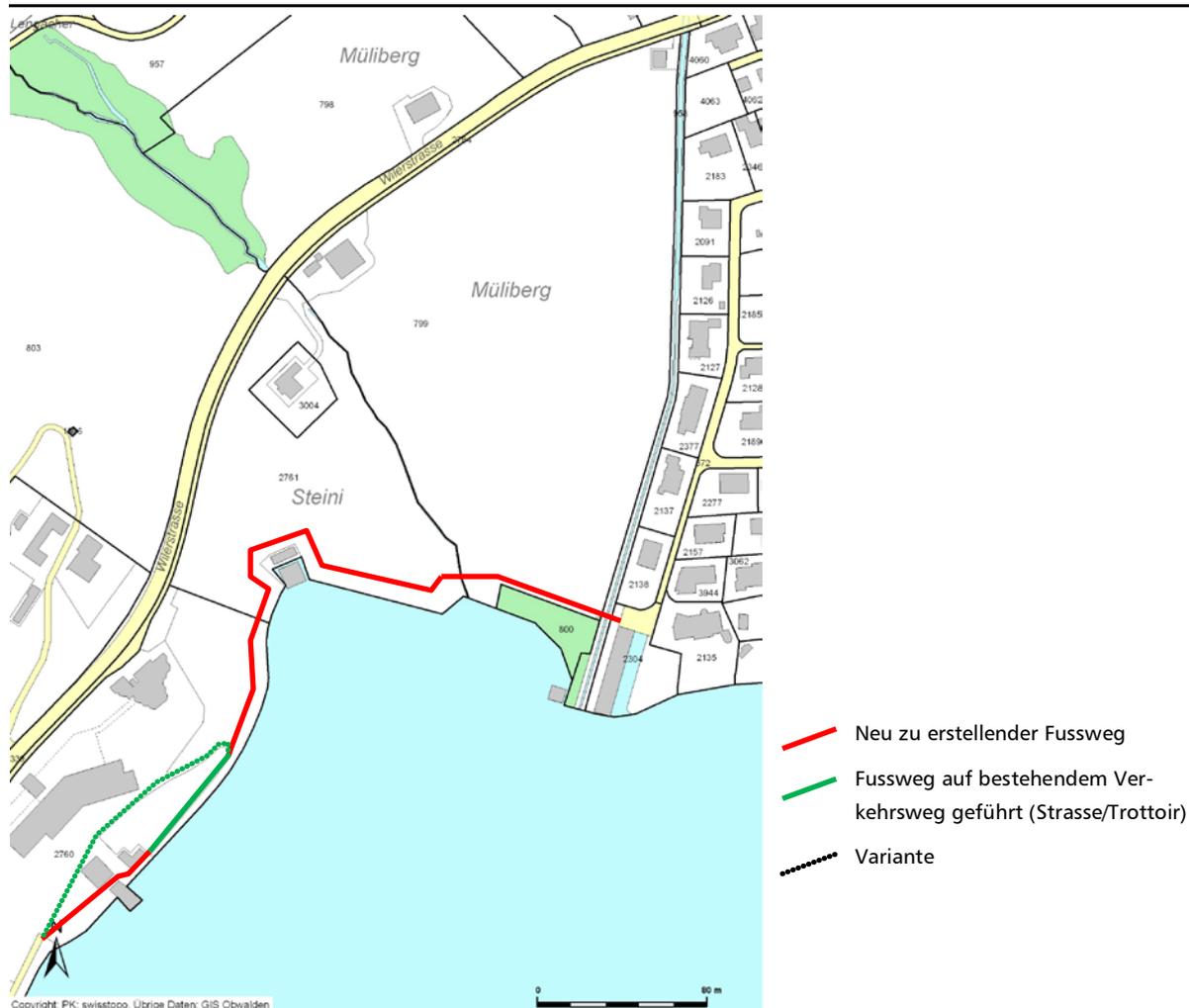
Koordinatung:	-	
Kostenschätzung:	Kosten Infrastruktur	Fr. 770'000.-
	Planungskosten	Fr. 100'000.-
	Entschädigungen Wegrechte:	nicht bekannt
Federführung:	Gemeinde	
Beteiligte:	Kanton, Grundeigentümer, Gemeinde Giswil	
Realisierung:	mittelfristig	

Zusammenstellung Kosten Seeufernaher Weg Wilen (angepasst)

Abschnittsnummer	Objekt	Länge / Fläche	Einheitskosten	Kosten
1	Wanderweg 1.5m breit	360	150	SFr. 54'000
	Brücke 1.5m breit	5	3000	SFr. 15'000
	Brücke 1.5m breit	2	3000	SFr. 6'000
2	Wanderweg 1.5m breit	380	150	SFr. 57'000
	Brücke 1.5m breit	2	3000	SFr. 6'000
3	Wanderweg 1.5m breit	480	150	SFr. 72'000
	Brücke 1.5m breit	2	3000	SFr. 6'000
4	Wanderweg 1.5m breit	400	150	SFr. 60'000
	Brücke 1.5m breit	30	3000	SFr. 90'000
5	Wanderweg 1.5m breit	30	150	SFr. 4'500
6	Wanderweg 1.5m breit	210	150	SFr. 31'500
7	Wanderweg 1.5m breit	170	150	SFr. 25'500
	Brücke 1.5m breit	2.5	3000	SFr. 7'500
8	keine Massnahmen			SFr. 0
9	keine Massnahmen			SFr. 0
10	Wanderweg 1.5m breit	270	150	SFr. 40'500
11	keine Massnahmen	0	0	SFr. 0
12	Wanderweg 1.5m breit	300	150	SFr. 45'000
	Brücke 1.5m breit	2.5	3000	SFr. 7'500
	Begehbare Bachdurchlässe (160m und 20m)	180	1000	SFr. 180'000

Planungsablauf

1	Erstellung Vorprojekt
2	Kontaktaufnahme mit den Grundeigentümern
3	Umsetzung in Nutzungsplan



Massnahme: Erstellung eines Rad-/Fussweges vom Gebiet Goldmatt bis Steini mit Abzweigung des Radweges gemäss R6 und anschliessend Wanderweg zur Überbauung Bruderklausenhof

Koordination: -

Kostenschätzung: Realisierung Anlagen: Fr. 75'000.-

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton, Grundeigentümer

Realisierung: mittelfristig



Massnahme: Erstellung eines Wanderweges zwischen dem Bruderklausenhof und der Unteren Balgenstrasse

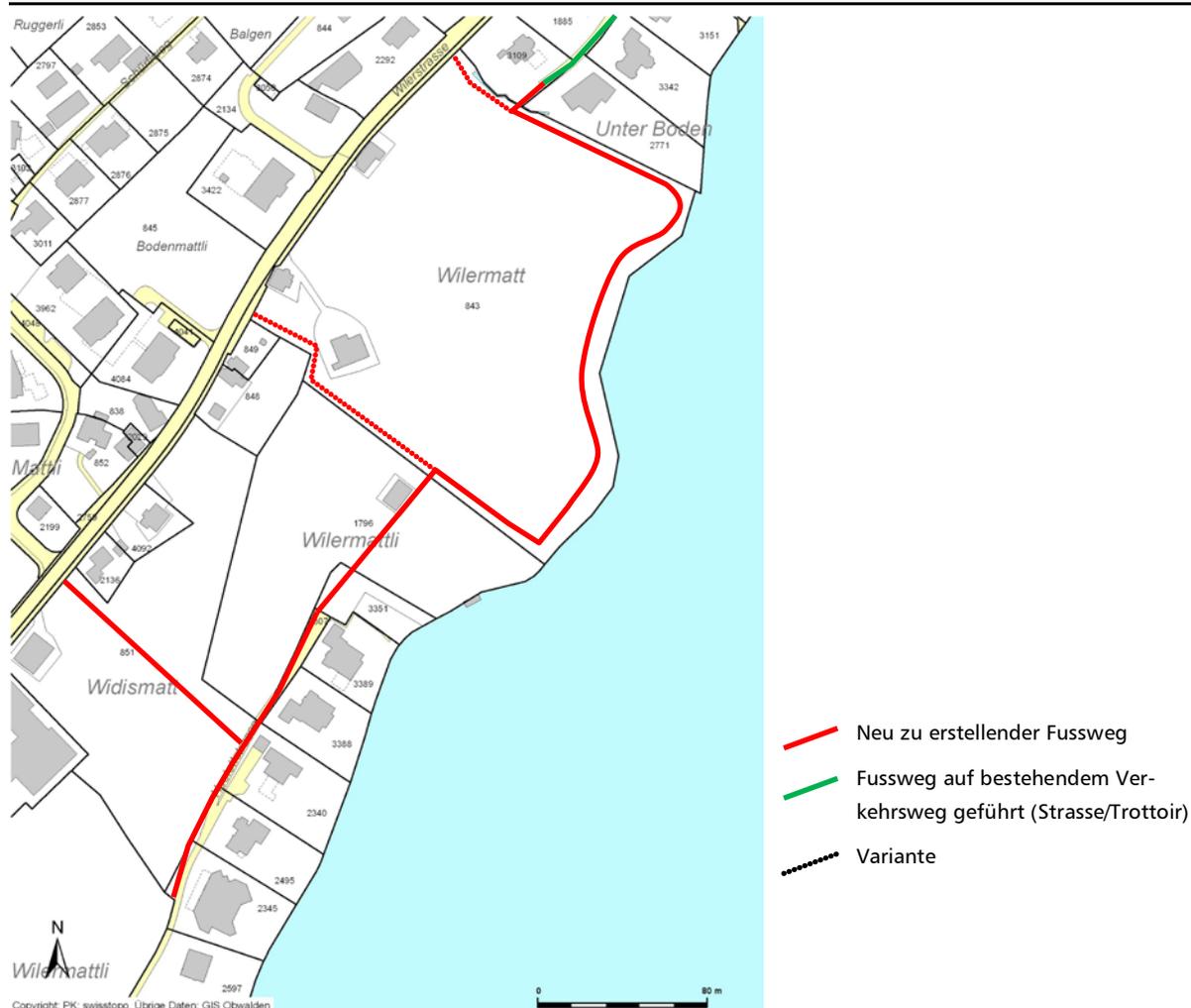
Koordination: -

Kostenschätzung: Realisierung Anlagen: Fr. 63'000.-

Federführung: Gemeinde

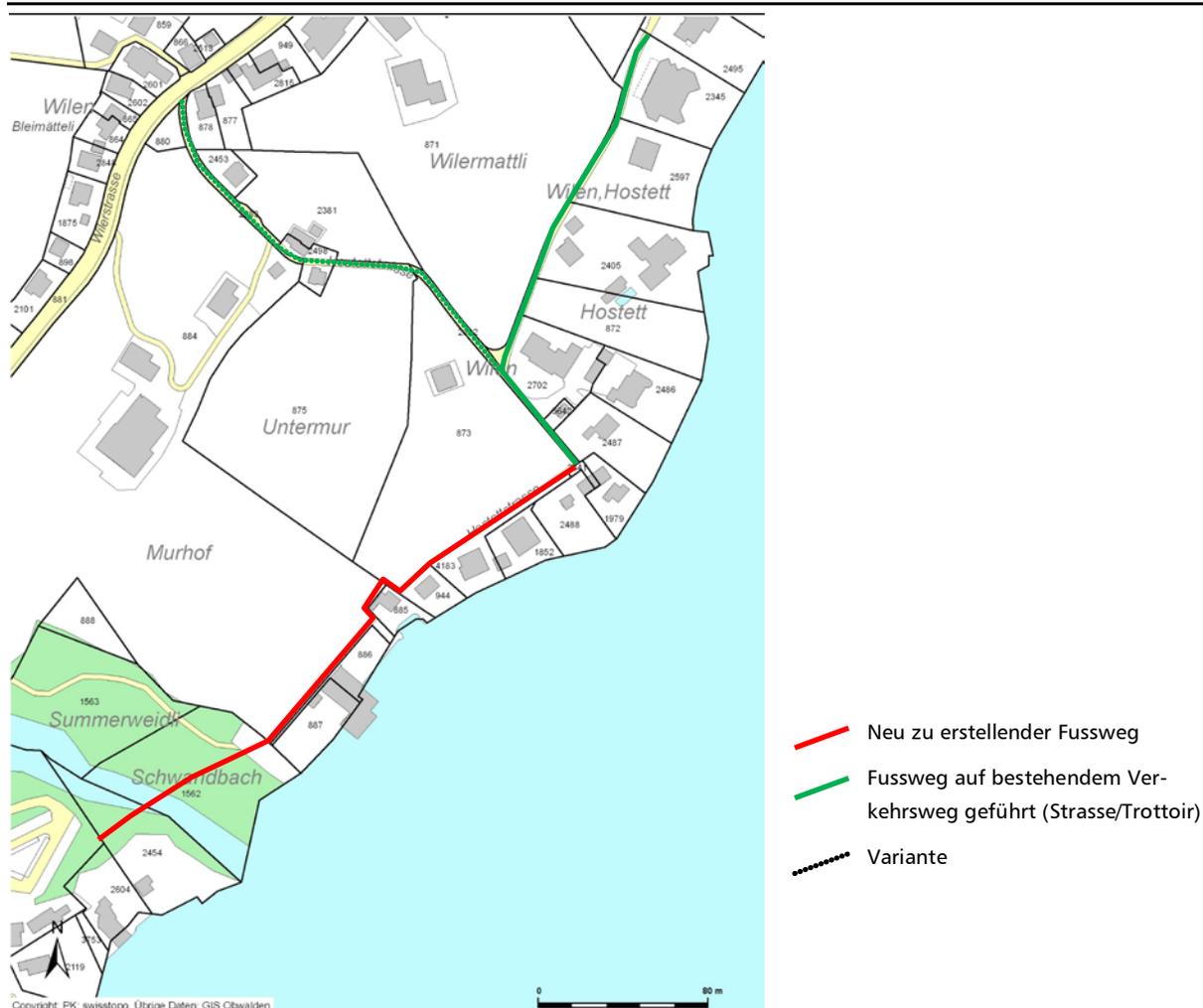
Beteiligte: Kanton, Grundeigentümer

Realisierung: mittelfristig



- Neu zu erstellender Fussweg
- Fussweg auf bestehendem Verkehrsweg geführt (Strasse/Trottoir)
- - - Variante

Massnahme:	Erstellung eines Wanderweges über die Parzelle Wilermatt und Wilermattli	
Koordination:	mit Quartierplan Widismatt	
Kostenschätzung:	Realisierung Anlagen:	78'000.-
Federführung:	Gemeinde	
Beteiligte:	Kanton, Grundeigentümer	
Realisierung:	mittelfristig	



Massnahme: Erstellung eines Wanderweges zwischen Hostett und dem Schwandbach.
Wiedererstellung der Brücke über den Schwandbach zwischen dem „Wilerbädli“ und dem Hotel Waldheim.

Koordination: -

Kostenschätzung: Realisierung Anlagen: Fr. 150'000.-

Federführung: Gemeinde

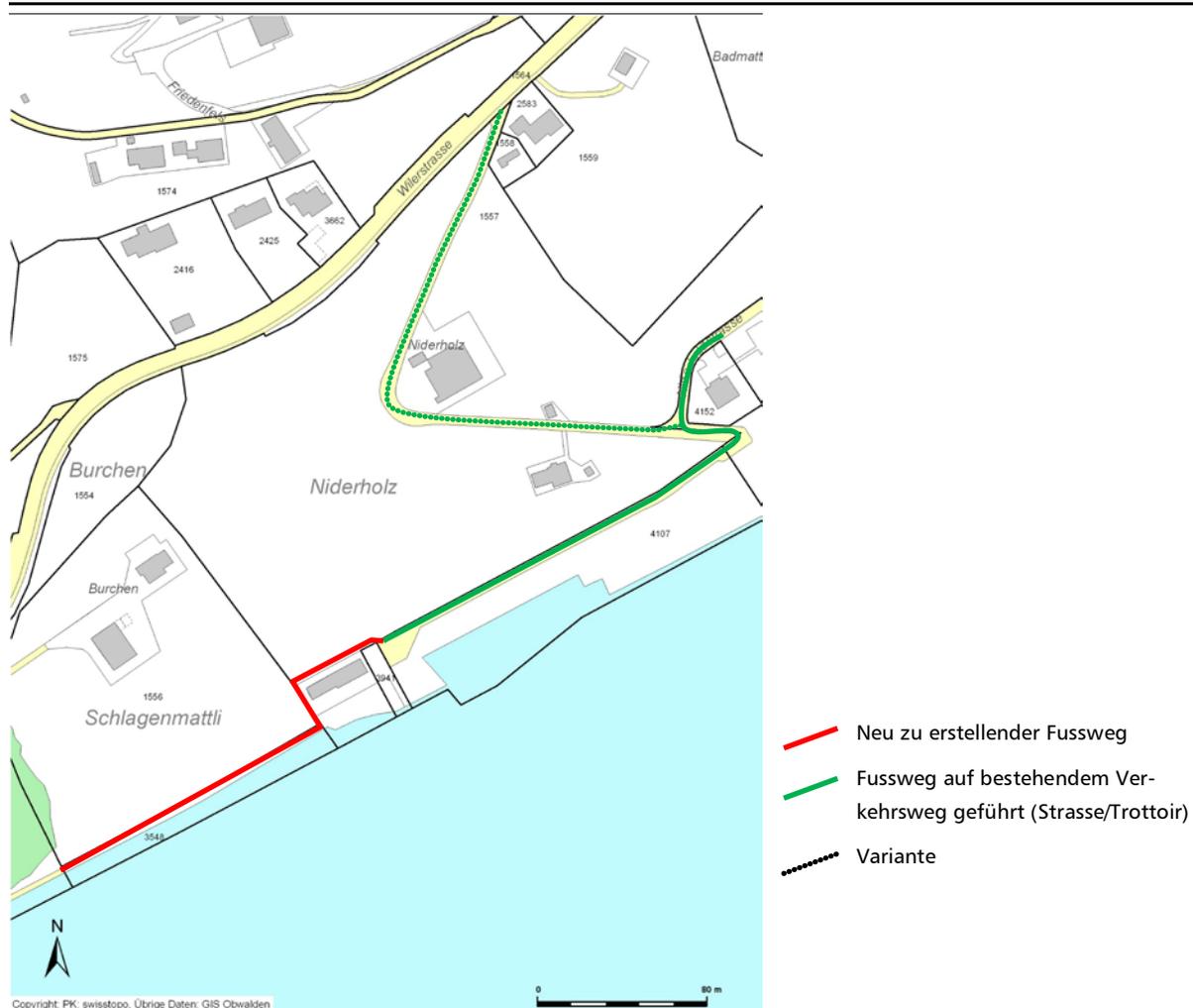
Beteiligte: Kanton, Grundeigentümer

Realisierung: mittelfristig



- Neu zu erstellender Fussweg
- Fussweg auf bestehendem Verkehrsweg geführt (Strasse/Trottoir)
- ⋯ Variante

Massnahme:	Erstellung eines Weges zwischen der Brücke über den Schwandbach und dem Hotel Waldheim.	
Koordination:	-	
Kostenschätzung:	Realisierung Anlagen:	Fr. 4'500.-
Federführung:	Gemeinde	
Beteiligte:	Kanton, Grundeigentümer	
Realisierung:	mittelfristig	



Massnahme:	Erstellung eines Weges entlang des Sees am südlichen Ende der Parzelle Schlagenmattli.	
Koordination:	-	
Kostenschätzung:	Realisierung Anlagen:	Fr. 31'500
Federführung:	Gemeinde	
Beteiligte:	Kanton, Grundeigentümer	
Realisierung:	mittelfristig	



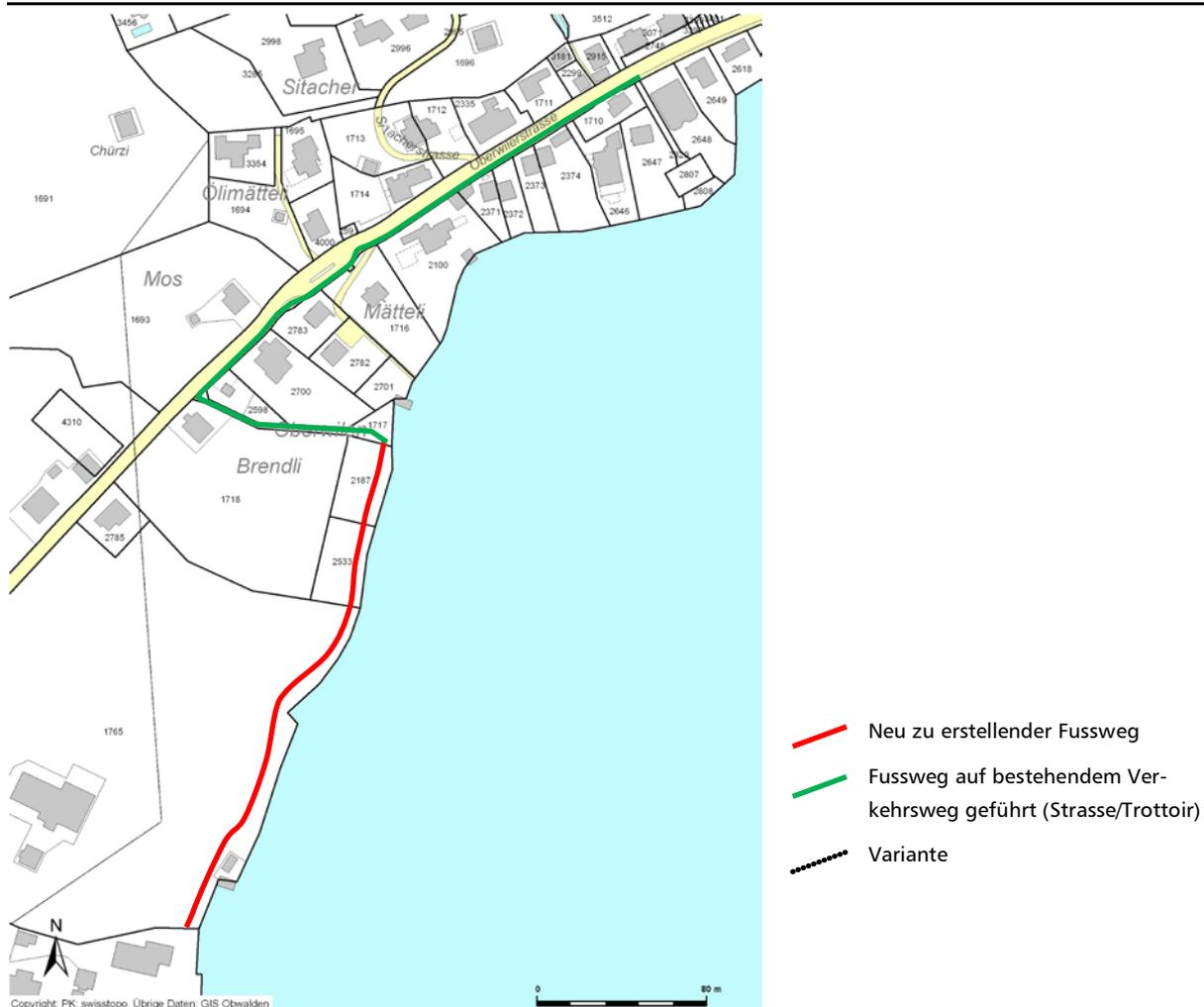
Massnahme:	Erstellung einer Wanderweges entlang des Sees zur Parzelle Zil. Erstellung einer Brücke auf der Parzelle Zil-Allmend.
Koordination:	-
Kostenschätzung:	Realisierung Anlagen: Fr. 33'000
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	Kanton, Grundeigentümer
Realisierung:	mittelfristig



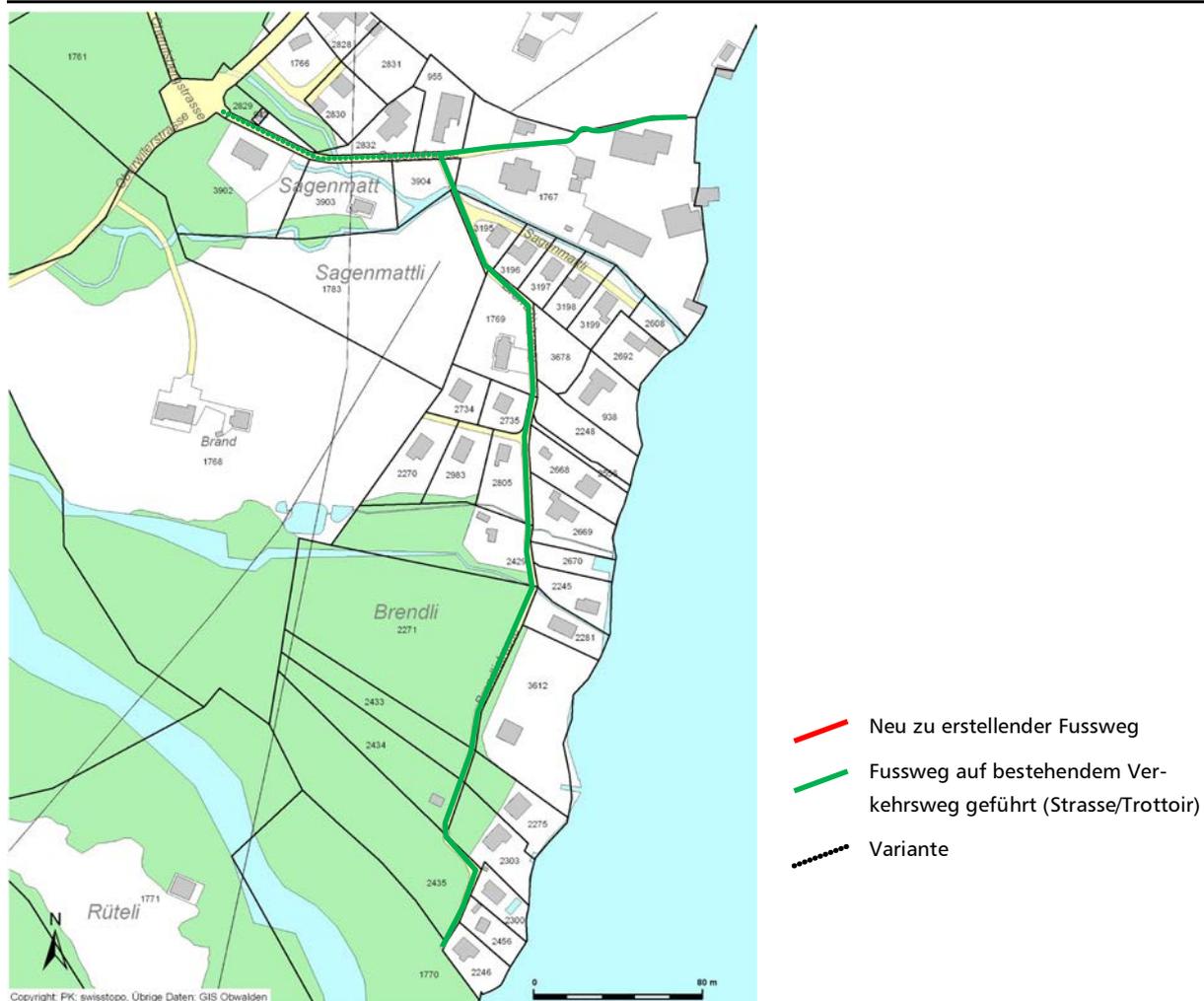
Massnahme:	Erstellung eines Trottoirs entlang der Oberwilerstrasse.
Koordination:	-
Kostenschätzung:	keine Kosten
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	Kanton, Grundeigentümer
Realisierung:	-



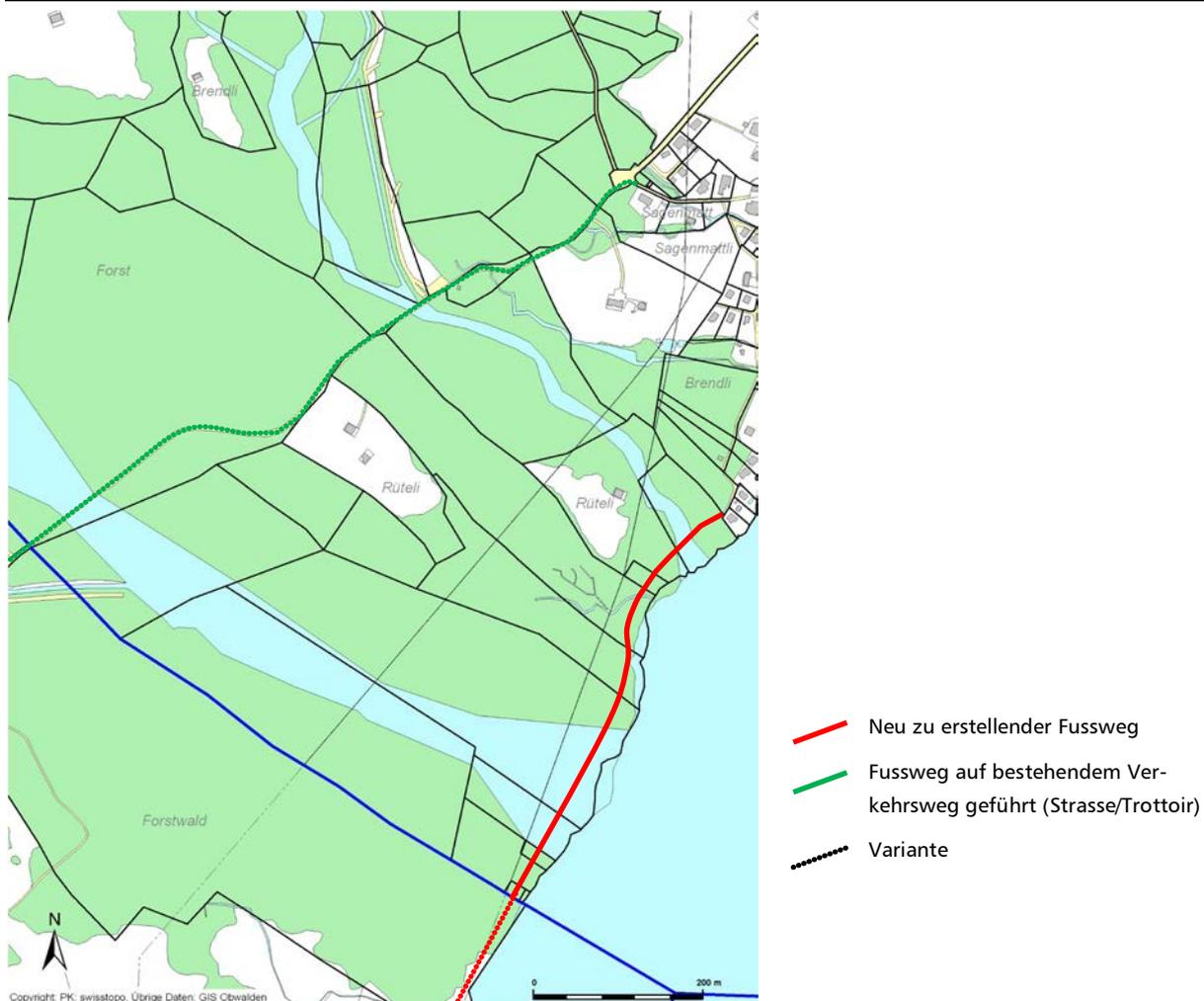
Massnahme:	Erstellung eines Trottoirs entlang der Oberwilerstrasse.
Koordination:	-
Kostenschätzung:	keine Kosten
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	Kanton, Grundeigentümer
Realisierung:	-



Massnahme:	Erstellung eines Wanderweges zwischen der Parzelle Brendli und der Sagenmatt.	
Koordination:	-	
Kostenschätzung:	Realisierung Anlagen:	Fr. 40'500.-
Federführung:	Gemeinde	
Beteiligte:	Kanton, Grundeigentümer	
Realisierung:	mittelfristig	



Massnahme:	Keine Infrastruktur zu erstellen.
Koordination:	-
Kostenschätzung:	Keine Infrastruktur zu erstellen.
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	Kanton, Grundeigentümer
Realisierung:	mittelfristig



Massnahme: Erstellung eines Wanderweges durch den Forstwald.
 Erstellung einer Brücke.
 Erstellung von begehbaren Bachdurchlässen.
 Anbindung des Weges in Giswil zum Camping Giswil.

Koordination: -

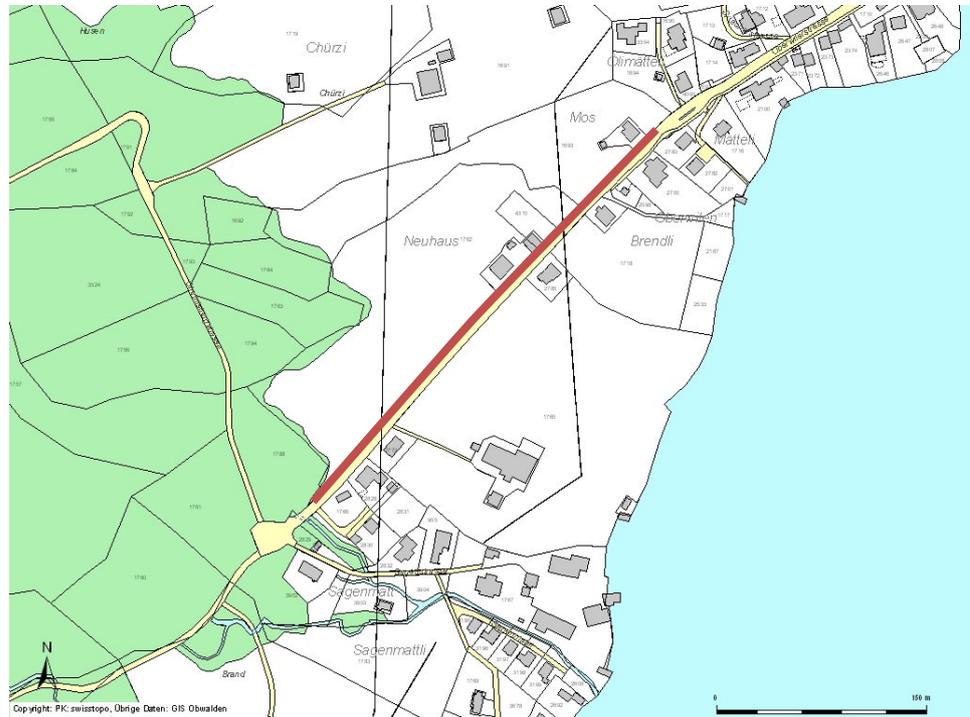
Kostenschätzung: Realisierung Anlagen: Fr. 232'500.-

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton, Grundeigentümer, Gemeinde Giswil

Realisierung: mittelfristig

Ausgangslage: An der Oberwilerstrasse, zwischen der Bushaltestelle und der Sagenstrasse, besteht kein Trottoir.



Massnahmen: Die Gemeinde realisiert ein Trottoir auf der Hangseite.

Koordination: -

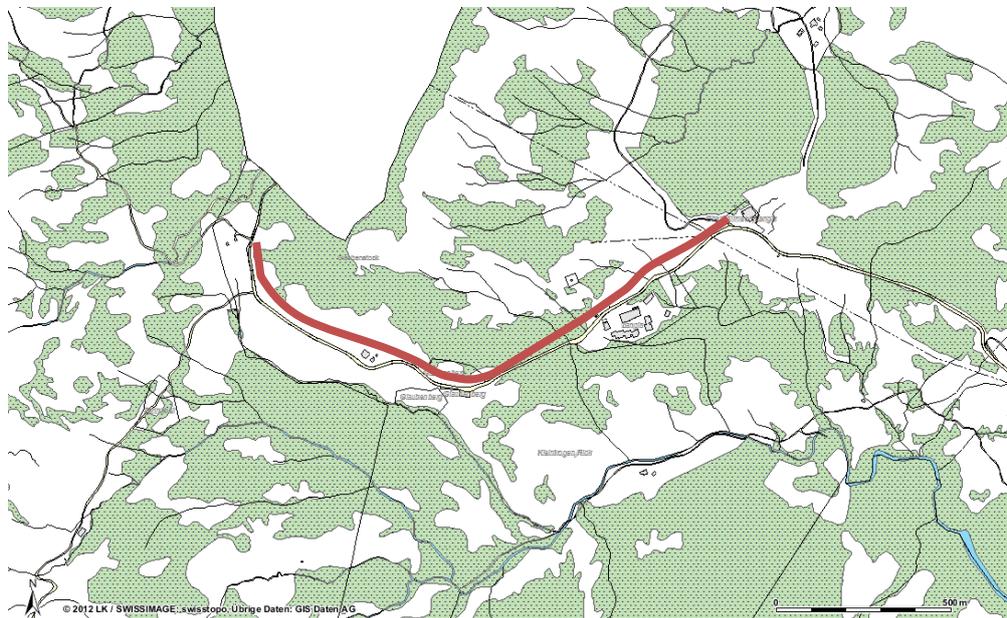
Kostenschätzung: Projekt: Fr. 450'000.-
Realisierung: 2013/2014

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Grundeigentümer

Realisierung: kurzfristig

Ausgangslage: Von der Glaubenberg Passhöhe bis zum Langis führt der Wanderweg entlang der Strasse. Die gemeinsame Nutzung der Strasse von Wanderer und Ausflugsfahrer ist nicht optimal.



Massnahmen: Die Gemeinde prüft eine mögliche Alternativroute, welche auf einer hartbelagsfreien Strecke verläuft.

Koordination: -

Kostenschätzung: Neuerstellung Wanderweg 1.5m breit, ca. 1.5km x 150 Fr./m = Fr. 225'000 .-

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton, Verein Obwaldner Wanderwege

Realisierung: mittelfristig

6.9 Massnahmen öffentlicher Verkehr

Übersicht Massnahmen

öV1	Haltestelle Sarnen	ZE
öV2	Bushaltestelle	VO
öV3	Haltestelle Sarnen Süd	VO
öV4	Doppelspurausbau Zentralbahn	FS
öV5	Optimierung Bushaltestelle Ramersberg	ZE

Ausgangslage: Mit einer zusätzlichen S-Bahnhaltestelle soll das Gebiet Sarnen Nord durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Damit wird ein Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Standortes Sarnen Nord als Arbeitsplatzgebiet geleistet und eine Alternative für den motorisierten Individualverkehr geboten. Flankierend dazu ist die Anbindung an das Fuss- und Radwegnetz zu erstellen.



Massnahme: Die Gemeinde setzt sich beim Kanton für die Realisierung einer S-Bahnhaltestelle Sarnen Industrie ein.

Koordination: Quartierplanung Feld
 S7 Umbau Industriestrasse
 R11 Rad-/Fusswegverbindung Brünigstrasse – S-Bahnhaltestelle Sarnen Industrie - Kägiswilerstrasse

Kostenschätzung: Haltestelle total ca. Fr. 4'500'000.- (inkl. Unterführung)
 Anteil Gemeinde ca. Fr. 850'000.-

Federführung: Zentralbahn zb

Weitere Beteiligte: Kanton, Gemeinde, Grundeigentümer

Realisierung: Realisierung ab 2014

Ausgangslage: Das Gebiet Seefeld ist mit dem öffentlichen Verkehr nur ungenügend erschlossen.



Massnahme: Zur besseren Anbindung des Seefelds und des Spitals ist die Verlängerung der regionalen Buslinie Flüeli-Sachsln Bahnhof – Seefeld – Sarnen zu prüfen. Die Gemeinde deponiert beim Kanton das Anliegen.

Koordination: -

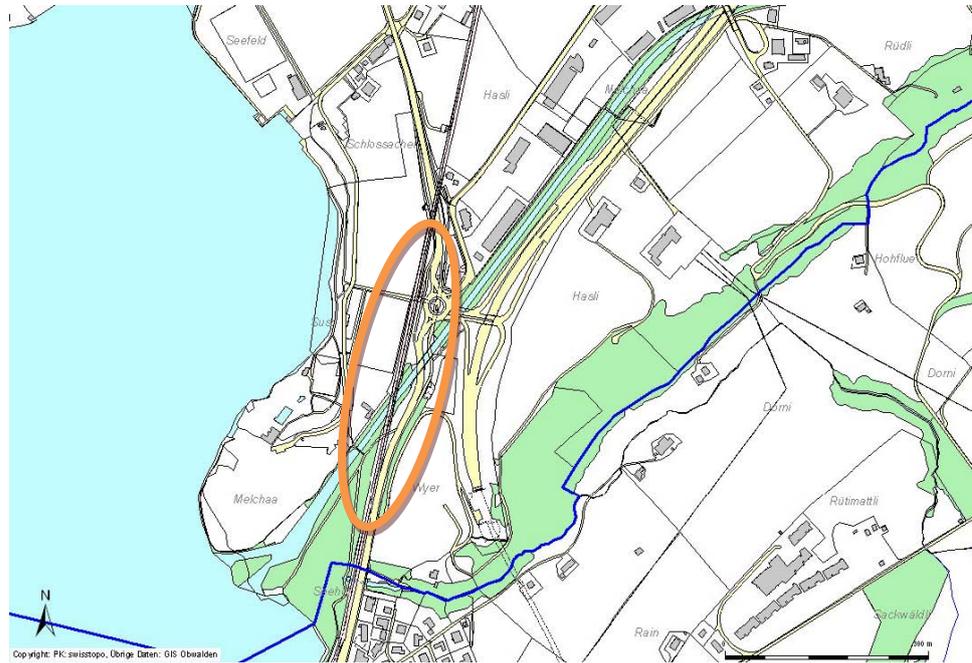
Kostenschätzung: -

Federführung: Kanton

Beteiligte: Postauto Schweiz AG, Region Zentralschweiz

Realisierung: Umsetzung: mittelfristig

Ausgangslage: Das Gebiet Seefeld ist mit dem öffentlichen Verkehr nur ungenügend erschlossen.



Massnahme: Der Einwohnergemeinderat setzt sich dafür ein, dass im Gebiet Seefeld angemessene Freihaltebereiche für eine optionale S-Bahn-Haltestelle und eine Bushaltestelle vorhanden sind.

Koordination: Seefeld Park Sarnen

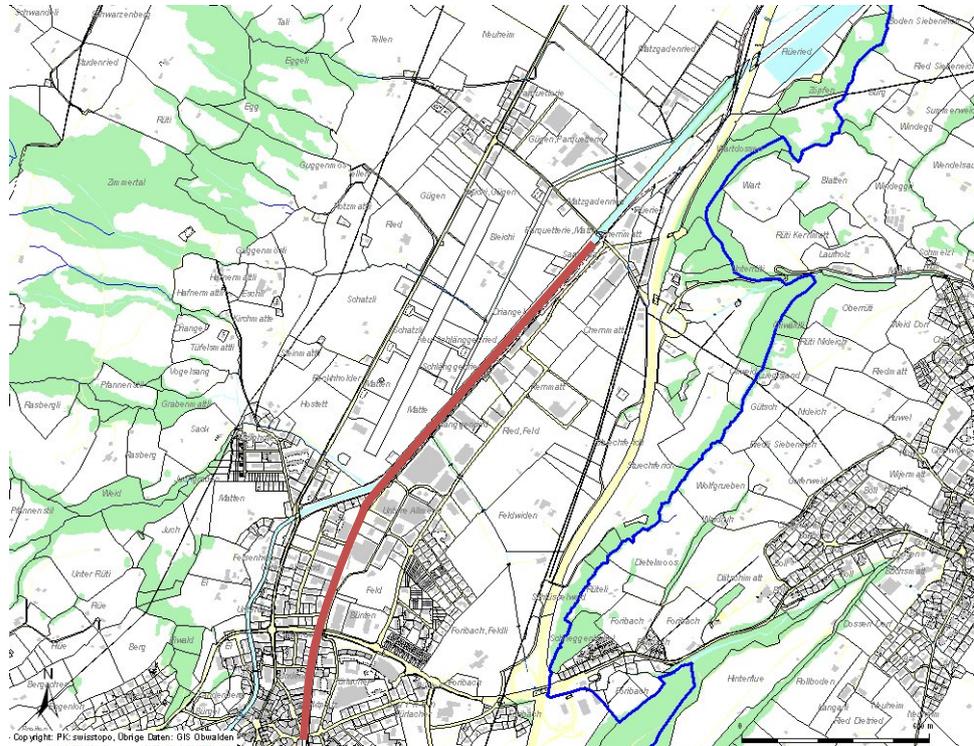
Kostenschätzung: -

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton, Zentralbahn, Postauto Schweiz AG, Region Zentralschweiz, Seefeldpark

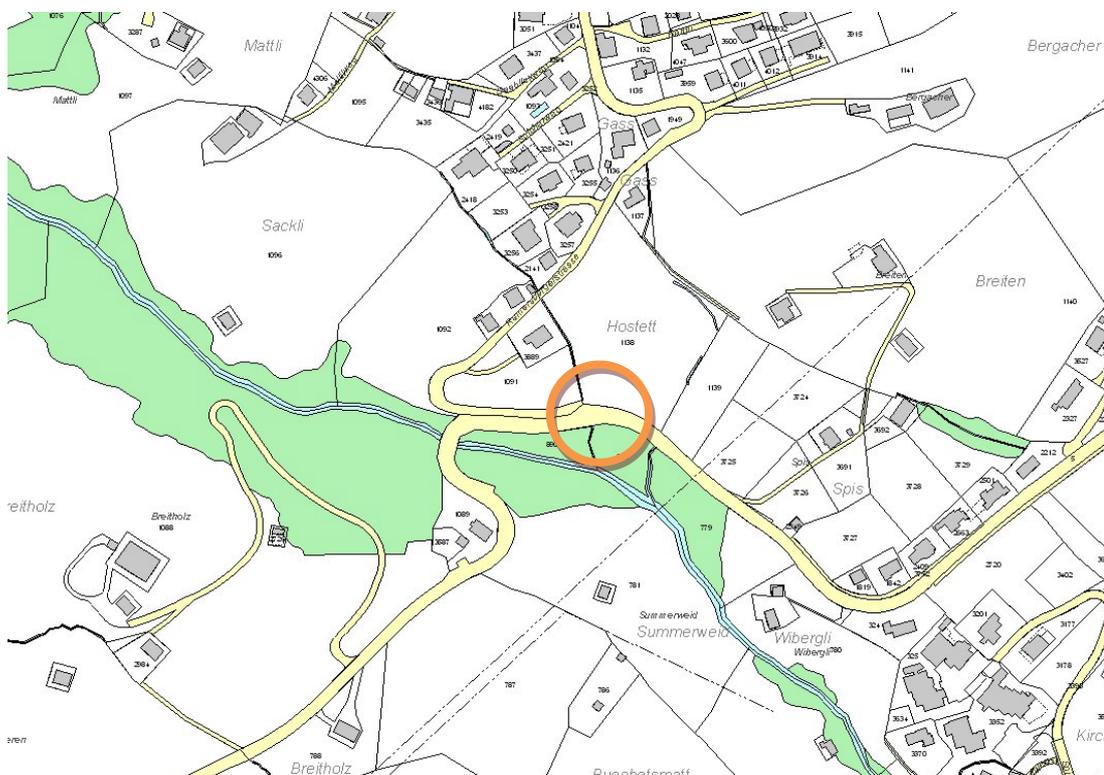
Realisierung: Ausscheidung Freihaltebereich: kurzfristig

Ausgangslage: Um zukünftig das Angebot und die Anzahl Kurspaare der Zentralbahn zu steigern, soll zwischen dem Bahnhof Sarnen und der Überquerung der Sarneraa in Kägiswil die Zentralspurbahnstrecke auf eine Doppelspur ausgebaut werden.



Massnahme:	Die Gemeinde berücksichtigt bei ihren Planungen den Raumbedarf für den Doppelspurausbau.
Koordination:	öV1 Haltestelle Sarnen
Kostenschätzung:	Fr. 30'000'000.-
Federführung:	Zentralbahn
Beteiligte:	Kanton, Gemeinde
Realisierung:	Realisierung ab 2014

Ausgangslage: Die Bushaltestelle für Ramersberg an der Schwanderstrasse bietet ein Gefahrenpotential. Schüler, die auf den Bus in Richtung Sarnen gehen, müssen die Schwanderstrasse queren und auf einer kleinen Plattform warten. Es besteht kein Fussgängerstreifen.



Massnahme: In Zusammenhang mit dem beabsichtigten Bau eines Trottoirs (Massnahmen F8) ist die Bushaltestelle zu optimieren. Ein Vorprojekt besteht bereits.

Koordination: F8 Trottoir Schwanderstrasse: Spis - Ramersbergerstrasse

Kostenschätzung: nicht bekannt

Federführung: Gemeinde

Beteiligte: Kanton, Grundeigentümer

Realisierung: kurzfristig

7 Realisierungsprogramm

Ein Realisierungsprogramm liegt im Entwurf vor. Mit dem Realisierungsprogramm wird als Grundlage für die Investitions- und Finanzplanung der Gemeinde aufgezeigt, welche Kosten wann anfallen.

Das Realisierungsprogramm ist gemäss den Vorgaben zum Monitoring und Controlling des Verkehrsrichtplans jährlich zu überprüfen.

Das Realisierungsprogramm ist im Anhang A 4 ersichtlich.

8 Umsetzung, 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 (Kap. 4) 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.

9 Anhang

A 1 Ausgangslage Strassenklassierung

A 2 Ausgangslage Radwegnetz

A 3 Ausgangslage Fusswegnetz

A 4 Realisierungsprogramm