

# Öffentliche Vernehmlassung - Eingaben Gesamtverkehrskonzept Obwalden

27.06.2021

Bearbeiter/ Bearbeiterin: Regula Gerig  
Organisation: CSP Obwalden  
Emailadresse: [regula.gerig@bluewin.ch](mailto:regula.gerig@bluewin.ch)



Kanton  
Obwalden

## Instruktionen

Auf den folgenden Seiten können Sie Ihre Meinung zu den Dokumenten des Gesamtverkehrskonzepts äussern.

### Teil 1

Im Teil 1 (Grundsätzliche Fragen zum Gesamtverkehrskonzept) ist Ihre grundsätzliche Meinung zum Gesamtverkehrskonzept gefragt. Es wurden fünf Fragen vorformuliert, die wir von Ihnen in diesem Zusammenhang gerne beantwortet haben möchten. Für detaillierte Anmerkungen zum Bericht benutzen Sie bitte Teil 2. Teil 1 ist ausschliesslich für die Beantwortung der Fragen zu benutzen.

### Teil 2

Teil 2 (Formularteil für detaillierte Rückmeldungen zu Bericht und Beilagen) enthält eine Tabelle mit allen Berichtsbestandteilen inkl. Beilagen, in welcher Sie Ihre detaillierten Anmerkungen zum Bericht machen können. Wenn Sie also z.B. Anmerkungen zum Hauptbericht, Kapitel Ziele und Strategie, haben, können Sie die entsprechende Zeile ausfüllen.

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 3: Ziele und Strategie</b>	
3.2. Ziele	
Ziel 1	
Ziel 2	
Ziel 3	
Ziel 4	
Ziel 5	
3.3. Strategien	
3.3.1. Strategische Grundsätze	

Danke Ihnen bereits im Voraus für Ihre Mithilfe!

## **Teil 1: Grundsätzliche Fragen zum Gesamtverkehrskonzept**

### **Frage 1: Sind Sie mit dem Gesamtverkehrskonzept grundsätzlich einverstanden?**

Ja

### **Frage 2: Empfinden Sie das Gesamtverkehrskonzept grundsätzlich als vollständig?**

Ja, Ergänzungen und Einwände sind bei den einzelnen Kapiteln zu finden.

### **Frage 3: Wurde im Gesamtverkehrskonzept etwas Grundsätzliches vergessen?**

Es fehlt eine klare Zielformulierung. Z.B. Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum kombinierten Verkehr, oder Verbindung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit mit kurzen Wegen dazwischen. „Arbeiten und Leben in OW“ wird kurz in der Strategie erwähnt, scheint uns aber ein Schlüsselfaktor zu sein und sollte stärker hervorgehoben werden (3.3.1 4V-Prinzip / Verkehr vermeiden).

### **Frage 4: Empfinden Sie das Gesamtverkehrskonzept als ein zielführendes Instrument für die Steuerung der Mobilitäts- und Verkehrsmassnahmen in den nächsten Jahren?**

Ja/Nein, da das Gesamtverkehrskonzept ohne Rechtswirkung und somit weder behörden- noch eigentümergebunden ist, ist das GVK alleine nur ein Teilstück, für eine zielführende Steuerung von Massnahmen.

### **Frage 5: Empfinden Sie den Prozess als zielführend?**

Ja, der grundlegende Prozess und die Organisation, mit dem Einbezug der verschiedenen Anspruchsgruppen, ist positiv zu bewerten. Eine weitere Begleitgruppensitzung, vor dem Vernehmlassungsentwurf, wäre wünschenswert gewesen.

## **Teil 2: Formularteil für detaillierte Rückmeldungen zu Bericht und Beilagen**

### **1. Entwurf Gesamtverkehrskonzept (Hauptbericht)**

<b>Kapitel</b>	<b>Kommentar/Input</b>
<b>Kap. 1: Ausgangslage</b>	
<b>1.1. Auftrag, Ziele und rechtlicher Stellenwert</b>	Als fachliche Grundlage wertvoll. Es ist eine wichtige Gesamtschau.
<b>1.2. Aufbau</b>	Sinnvoller Aufbau
<b>1.3. Projektorganisation und Projektabwicklung</b>	Breit abgestützt, leider fehlen bei den Fachvertretungen Vertreter der Gebiete mit der Einstufung „Sanftourismus“ gemäss Richtplan.
<b>1.4. Räumliche und sachliche Abgrenzung</b>	
<b>1.5. Grundlagen</b>	

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 2: IST-Situation Bevölkerung, Arbeitsplätze und Verkehr</b>	
2.1. Bevölkerung und Arbeitsplätze	Der geplanten Zunahme an Bevölkerung steht die CSP skeptisch gegenüber. Die Anzahl neuer Arbeitsplätze sollen abgeglichen werden mit der Zunahme an Bevölkerung und parallel verlaufen. Eine so starke Erhöhung der Bevölkerung sollte wenn möglich gebremst werden.
2.2. Motorisierter Individualverkehr	Es zeigt auf, dass der Lopper ein Flaschenhals ist und die Kapazitätsgrenzen erreicht hat. Da braucht es zwingend Massnahmen im Verbund mit den angrenzenden Kantonen. Der erhobene tgl. Verkehr (DTV) ist umfassend beschrieben und zeigt ein aussagekräftiges Bild.
2.3 Öffentlicher Verkehr	
2.4 Veloverkehr	VL702 Oberwilen-Forst: An stark frequentierten Tagen (Wochenenden/Feiertagen) wird der enge Strassenraum vielfach von Autos, Mofas, Velos, Inlinern und Spaziergängern geteilt. Um die Attraktivität und Sicherheit zu steigern, sind Massnahmen notwendig.  9 – Seen-Route: Der Veloverkehr nimmt stark zu. So dass, der Mischverkehr auf dem Trottoir, Fusssteg um den Lopper an die Kapazitätsgrenze kommt. Die Situation ist an vielen Tagen nicht mehr vertretbar.
2.5 Fussverkehr	9 Die Kombination von Fuss- und Radweg führt im Alltag oft zu gefährlichen Situationen. Eine zukünftige Trennung wäre sinnvoll.
2.6 Mobilitätsmanagement	
2.7 Kombinierte Mobilität	
2.8 Tourismus und Freizeit	Bei einem allfälligen Doppelspurausbau der A8 im Bereich Alpnachstad – sofern er wirklich eine Option ist, braucht es für die Parkplätze der Pilatusbahn einen Plan B. Die Überlauf Parkplätze im Städerried der Gemeinde reichen bei weitem nicht aus und sind auch nicht für das gedacht.  <b>Mörlialp: Die folgende dezidierte Aussage ist zu streichen:</b>

Kapitel	Kommentar/Input
	<p>„Für die Mörlialp ist aufgrund der ökologisch und landschaftlich sensiblen Lage <u>kein mengenmässiges Wachstum des Tourismus geplant.</u>“</p> <p>Alternativ könnte folgende offenerere Formulierung gewählt werde:</p> <p>„Für die Mörlialp ist gemäss Richtplan keine intensive touristische Nutzung geplant.“</p> <p>Begründung: Um den Erhalt des bestehenden, defizitären Skigebietes zu sichern, ist ein moderates Wachstum des Winterbetriebs oder ein Aufbau eines sanften, aktuell nicht oder nur sehr eingeschränkt vorhandenen Sommerangebotes, unabdingbar.</p> <p>Mörlialp Busangebot – Ergänzung: <i>Weiter ist die Busverbindung von Giswil her nicht auf die Buslinie von der Luzerner Seite her abgestimmt</i> → und der Velotransport in Bus ist nicht gewährleistet.</p>

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 3: Ziele und Strategie</b>	
<b>3.1 Übersicht</b>	Ist klar und umfassend beschrieben.
<b>3.2. Ziele</b>	Die Ziele 1 bis 5 sind gut formuliert und zeigen eine Richtung, die wir als CSP gut unterstützen können.
Ziel 1	Es fehlen Aussagen zum Ausbau der A8 und Lopper. Wir sind der Meinung, dass hierzu klare Zielvorgaben nötig sind. Es fragt sich auch wie hoch die max. Kapazität des Loppers und im Raum Luzern generell sind.
Ziel 2	
Ziel 3	
Ziel 4	
Ziel 5	Um den motorisierten Individualverkehr in die nicht intensiv genutzten Tourismusgebiete zu vermeiden, ist auch ein attraktives und vertretbares ÖV-Netz in die „sanft“ genutzten Tourismusgebiete zu fördern. Das Ziel 5 ist dahingehend zu überarbeiten/ergänzen.
<b>3.3. Strategien</b>	
<b>3.3.1 Strategische Grundsätze</b>	Wichtige strategische Grundsätze (4-V-Prinzip) unterstützen mir. Die Grundsätze können gut auf neue Baugebiete angewendet werden. Bei bestehenden Gebieten ausserhalb der Bauzone und in unserem Kanton mit vielen Streusiedlungen, ist das 4-V-Prinzip nicht immer die richtige Strategie.
<b>3.3.2 Strategie Gesamtverkehr</b>	Thema Sicherheit fehlt. Es gibt Verkehrsabschnitte, wo der Verkehr sicherer werden muss, speziell die Schulwegsicherheit. Auch das Thema verkehrsberuhigende Massnahmen müsste noch einfließen.

Kapitel	Kommentar/Input
3.3.3 Strategie MIV	Die Abstimmung des MIV auf die Kapazitätsgrenzen am Lopper sind aus unserer Sicht zwingend. Es ist auch zwingend ein Dossiersystem zu prüfen für Fahrzeuge auf der A8 die den Kanton nur durchqueren, analog Nidwalden. Mit geschlossenen Ausfahrten und Ampelsystem für diese Fahrzeuglenker können die Dörfer entlastet werden. Die Bewirtschaftung der Parkplätze unterstützen wir. Park und Ride Angebote müssen attraktiver sein.
3.3.4 Strategie öV	Die Aussage „Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird da ausgebaut, wo es wirtschaftlich vertretbar und sinnvoll ist“. Müsste aus unserer Sicht wie folgt lauten: „Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird da ausgebaut, wo es in substantziellen Massen zu einer Umlagerung von der Strasse kommt und eine Entlastung für Mensch und Umwelt zur Folge hat.“
3.3.5 Strategie Veloverkehr	Sehr wichtig, Veloverkehr wird in Zukunft sicher eine bedeutend grössere Rolle spielen, da E-bikes als Autoersatz genutzt werden.
3.3.6 Strategie Fussverkehr	Im Umkreis von allen Volksschulen sollen Begegnungszonen geprüft werden.
3.3.7 Strategie Kombinierte Mobilität	Sehr wichtig
3.3.8 Strategie Mobilitätsmanagement	Wichtige Grundlage für eine zukunftsorientierte, ressourcen- und umweltverträgliche Verkehrspolitik. Speziell die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten für grössere Betriebe und Arealüberbauungen ist zu begrüßen.
3.3.9 Strategie Tourismus & Freizeit	Die Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr zu den Tourismusdestinationen ist speziell zu begrüßen.



Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 4: Massnahmen</b>	
<b>4.1 Übersicht</b>	
<b>4.2. MIV</b>	
<b>4.2.2 Allgemeines</b>	
<b>4.2.3 Strassennetz</b>	<p>MIV-N2 unterstützen wir, da damit LKW direkt auf die A8 auffahren können. Damit werden Sarnen, Kägiswil und Alpnach vom Schwerverkehr entlastet.</p> <p>MIV-N4 ist ein sehr wichtiges Projekt und muss, gestützt auf die hohe Anzahl von DTV, unbedingt priorisiert werden,</p> <p>MIV-U Sanierung der Unfallschwerpunkte, diese sind für uns auch mit den erwähnten Prioritäten nachvollziehbar.</p> <p>MIV-13 Eine Entlastungsstrasse Foribach würde ein grosser Verlust an Landwirtschaftland bedeuten. Nutzen und Aufwand sind im Vorfeld zwingen sorgfältig abzuwägen.</p> <p>Alle Ortsdurchfahrten bieten ein hohes Sicherheitsrisiko durch den MIV, Langsamverkehr und Fussgänger. Sie sind prioritär zu behandeln.</p>
<b>4.2.4 Parkierung</b>	<p>MIV-PPP1 Rechtliche Regelungen: Die Konkretisierung des Baugesetzes ist eine wichtige Voraussetzung. Es soll eine abschliessende einheitliche kantonale Regelung definiert werden.</p> <p>MIV-PP2 Rechtliche Regelungen in diesem Bereich auf Stufe Gemeinde sind zu vermeiden und bestehende mit einer Übergangsfrist in die kantonalen Vorgaben zu überführen.</p> <p>MIV-PÖ eine einheitlichere Regelung zur gesamten Parkierung im Kanton ist zu befürworten.</p>

Kapitel	Kommentar/Input
4.3. öV	
4.3.2 Grundangebot	Bessere Anbindung von Alpnach (Bahnhof mit zweithöchsten Frequenzen) an das Bahnnetz Richtung Luzern ist wichtig und wird sehr begrüsst. Gerade von Alpnach aus gibt es sehr viele PendlerInnen nach Luzern. Die langen Wartezeiten beim Umsteigen Richtung Zürich, Bern und Basel werden als Hinderungsgrund zum Pendeln per ÖV genannt.
4.3.3 Zusatzangebote	
4.4. Veloverkehr	
4.4.2 Allgemeines	
4.4.3 Alltagsverkehr	
4.4.4 Freizeitverkehr	
4.5. Fussverkehr	
4.6. Mobilitätsmanagement	Sehr sinnvoll. Fuss- und Velowege müssen auch sicher sein. MM-Allg2 Förderung von <b>sicheren</b> Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen in grösseren Gebieten und Arealen MM-Allg3 Mobilitätsmanagement im kant. Baugesetz verankern: wird unterstützt
4.7. Kombinierte Mobilität	Sehr sinnvoll.
4.7.2 Umsteigepunkte öV - Individualverkehr	Es wurde erkannt, dass genügend Veloparkplätze vorhanden sein müssen.

Kapitel	Kommentar/Input
<b>4.7.3</b> Treffpunkte/ Umsteigepunkte Fahrgemeinschaften (Berufspendelnde)	Diese Umsteigepunkte sind für unseren Kanton mit den Streusiedlungen sinnvoll.
<b>4.7.4</b> Förderung Fahrgemeinschaften allgemein	Diese sind für unseren Kanton mit den Streusiedlungen sinnvoll.
<b>4.8.</b> Tourismus & Freizeit	
<b>4.8.2</b> Allgemeines	TF-Allg2 Prüfung Einsatz eines Teils der Parkgebühren für Verkehrsmassnahmen
<b>4.8.3</b> Massnahmen Tourismus- gebiete	<p>Bewirtschaftung in Engelberg kann auch noch mehr erhöht werden. In Melchsee Frutt wird dies bereits heute entsprechend gelenkt.</p> <p>Langis: ÖV-Angebot soll ab 2022 am Wochenende verbessert werden, wird sehr begrüsst.</p> <p>Mörlialp: Die Parkplätze sollen neu wie in den anderen touristischen Gebieten mittels Parkuhr bewirtschaftet werden. In diesem Gebiet soll der Erlös für die ÖV Verbindung investiert werden.</p> <p>Eine Gewährleistung des Velotransportes im Bus soll auf den touristischen Linien geprüft werden.</p>
<b>4.9.</b> Umsetzungsplanung / Monitoring & Controlling	

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 5: Umsetzungsplanung</b>	

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 6: Monitoring &amp; Controlling</b>	
	Grundsätzlich unterstützen wir das angedachte Monitoring und Controlling Vorhaben. Der Aufwand für die Datenerhebung soll jedoch in vertretbarem Rahmen gehalten werden.

## 2. Beilage 1: Zusammenfassungen Vertiefungen

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 1:</b> Motorisierter Individualverkehr: öffentlich zugängliche Parkierung	
1.1. Ausgangslage	
1.2. Kurzzeitparkierung	
1.3. Langzeitparkierung	

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 2:</b> Öffentlicher Verkehr - Zusatzangebote	
2.1. Auslegeordnung Zusatzangebote	
2.2. Massnahmen	

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 3:</b> Kombinierte Mobilität	
<b>3.1.</b> Umsteigepunkte öffentlicher Verkehr – Individualverkehr (Mobilitätshubs)	Auf der Westseite des Bahnhofs Sarnen besteht ein Unterangebot an Veloparkplätzen. Die Veloabstellplätze sollten, wenn möglich gedeckt sein.
<b>3.2.</b> Mobilitätshubs für Fahrgemeinschaften	Zusätzliche Parkplätze in Alpnach Süd sind aus unserer Sicht sehr sinnvoll. Um Landressourcen zu schonen sollen Parkplätze, wenn möglich über mehrere Stöcke in einem Parkhaus angesiedelt werden, oder kombiniert mit einer Gewerbenutzung.

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 4:</b> Engelberg	
<b>4.1.</b> Ausgangslage	
<b>4.2.</b> Verkehrskapazitäten auf der Talstrasse	
<b>4.3.</b> Bahnkapazität Luzern - Engelberg	
<b>4.4.</b> Öffentliches Parkierungsangebot in Engelberg	

Kapitel	Kommentar/Input
4.5. Ziel und Strategien für Lösungsansätze	
4.6. Lösungsansätze für Massnahmen	
4.7. Umsetzung Massnahmen sowie Monitoring & Controlling	
4.8. Weiterbehandlung im Gesamtverkehrskonzept	

### 3. Planungshilfen

#### 3.1 Beilage 2: Planungshilfe für Velorouten

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 1:</b> Veloverkehr – Rechtliche Verankerung	
1.1. Rechtliche Grundlagen	
1.2. Bisherige Praxis	
1.3. Neue Regelung bei der Velonetzplanung	

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 2:</b> Projektierungsgrundsätze und Standards Veloverkehr	
2.1. Allgemeine Grundsätze	Im Satz ‚(...) sehen, gesehen werden, die Verkehrssituation erkennbar machen und die Anlage akzeptabel befahrbar machen (...)‘ ist das Wort ‚akzeptabel‘ zu ersetzen durch das Wort ‚genügend sicher‘.
2.2. Trennen oder mischen?	



Kapitel	Kommentar/Input
2.3. Präferierte Führungsformen und Breiten auf kantonalen Verbindungen	

### 3.2 Beilage 3: Planungshilfe für kommunale Fuss- und Veloverkehrsplanung und Mobilitätsberatung in Gemeinden

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 1: Kommunale Velonetzplanung</b>	
1.1. Velonetzplanung	Einbezug der Bevölkerung und allfällige Begehungen bzw. ‚Befahrungen‘ durch Planende ist zu begrüssen
1.2. Anforderungen an die Veloinfrastrukturen	Gute, klare Anforderungen

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 2: Kommunale Fusswegnetzplanung</b>	
2.1. Schulwegplanung	Guter Beschrieb von Analyse

Kapitel	Kommentar/Input
2.2. Eigenschaften von guten Fusswegen und besondere Anforderungen an Schulwege	Guter Beschrieb

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 3: Mobilitätsberatung für die Bevölkerung</b>	

**3.3 Beilage 4: Planungshilfe für Mobilitätsmanagement in Verwaltung, grössere Unternehmen und grössere Organisationen**

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 1: Mobilitätsmanagement für Verwaltung, grössere Unternehmen und grössere Organisationen</b>	
1.1. Zweck des Mobilitätsmanagement	Sinnvoll

<b>Kapitel</b>	<b>Kommentar/Input</b>
1.2. Mobilitätskonzepte	
1.3. Inhalte eines Mobilitätskonzepts	
1.4. Mögliche Massnahmen bei Mobilitätskonzepten für Unternehmen	

### 3.4 Beilage 5: Planungshilfe für Fuss- und Veloverkehrsplanung auf Arealen

Kapitel	Kommentar/Input
<b>Kap. 1: Vorgaben zu Fuss-/ Veloverkehr in Arealen</b>	
1.1. Durchwegung auf dem Areal	Gut
1.2. Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz	Gut
1.3. Veloabstellplätze	Wichtig, dass Veloabstellplätze nicht auch für Motorräder gebraucht werden, eine klare Trennung ist wichtig
1.4. Motorradabstellplätze	
1.5. Zusatzangebote	Gute Hinweise

#### 4. Pläne

##### 4.1 Beilage 6: Analyseplan motorisierter Individualverkehr (MIV)

Analyseplan MIV	Kommentar/Input

##### 4.2 Beilage 7: Analyseplan öffentlicher Verkehr (ÖV)

Analyseplan ÖV	Kommentar/Input

#### 4.3 Beilage 8: Konzeptplan motorisierter Individualverkehr (MIV)

Konzeptplan MIV	Kommentar/Input

#### 4.4 Beilage 9: Konzeptplan öffentlicher Verkehr (ÖV)

Konzeptplan ÖV	Kommentar/Input

#### 4.5 Beilage 10: Konzeptplan Veloverkehr (VV)

Konzeptplan VV	Kommentar/Input