



Sitzung vom: 9. Dezember 2025

Beschluss Nr.: 209

Postulat betreffend Prüfung eines zentralen Parkhauses in Sarnen als Park+Ride-Drehscheibe für Obwalden; Beantwortung.

Der Regierungsrat beantwortet

das Postulat betreffend Prüfung eines zentralen Parkhauses in Sarnen als Park+Ride-Drehscheibe für Obwalden (53.25.03), welches die Kantonsräte Martin Sigg, Sachselt und Manuel Bucher, Sarnen sowie 30 Mitunterzeichnende am 23. Oktober 2025 eingereicht haben, wie folgt:

1. Inhalt und Begründung des Postulats

Das Postulat beauftragt den Regierungsrat zu prüfen, ob auf dem Areal des Marktplatzes in Sarnen ein Bedarf für ein Parkhaus mit Park+Ride-Angebot bestehe oder ob für ein zentrales Parkhaus alternative Standorte geeigneter seien. Weiter soll abgeklärt werden, in welchem Umfang sich der Kanton an einem solchen zentralen Parkhaus finanziell beteiligen könne. Zusätzlich ist zu untersuchen, ob eine unterirdische Erschliessung des Parkhauses via Abzweigung von der Nordstrasse unterhalb der Marktstrasse technisch machbar sei und ob sich dadurch die Verkehrsbelastung im Dorfkern wirksam reduzieren liesse. Es sei auch zu untersuchen, wie eine solche Lösung finanziert werden könne und ob der Kanton sich an einer entsprechenden Machbarkeitsstudie beteiligen solle.

Der vorgeschlagene Lösungsansatz sieht ein zentrales, unterirdisches Parkhaus auf dem Marktplatz-Areal von Sarnen vor, das über eine unterirdische Zufahrt vom übergeordneten Strassennetz erschlossen werde.

Zur Begründung ihres Anliegens führen die Postulanten insbesondere an, dass der Bedarf nach einem zentral gelegenen Parkhaus in Sarnen seit Jahren unbestritten sei. Die Bevölkerung wünsche sich einerseits eine Aufwertung und Verkehrsberuhigung des Dorfkerns, andererseits eine gute Erreichbarkeit mit Individualverkehr und öffentlichem Verkehr.

2. Ausgangslage Raumplanung und Verkehr

2.1 Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Angesichts der bis 2032 prognostizierten Zunahme der Wohnbevölkerung, der Arbeitsplätze und der Entwicklungen im Tourismus muss sich der Kanton auf steigende Mobilitätsbedürfnisse einstellen. Gemäss dem Grundsatz der Abstimmung von Siedlung und Verkehr (Art. 8a Raumplanungsgesetz [RPG; SR 700]) sind diese Bedürfnisse sorgfältig zu analysieren und entsprechende Massnahmen gesamtheitlich zu planen und umzusetzen. Dabei gewinnt der intermodale Verkehr zunehmend an Bedeutung, d.h. Verkehrsteilnehmende nutzen im Verlauf eines Weges mehrere Verkehrsmittel, um ihre Ziele zu erreichen. Im Vordergrund steht dabei eine ressourcenschonende, flächeneffiziente und emissionsarme Mobilität, die auf dem 4V-Prinzip

basiert: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Mobilitätsangebote miteinander vernetzen, Verkehr verträglich gestalten.

Viele Gebiete im Kanton sind nur unzureichend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, weshalb Wege häufig mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden. Die Ortszentren sind dadurch stark belastet. Gleichzeitig lassen die engen Platzverhältnisse nur in eingeschränktem Masse und punktuelle Strassenausbauten zu. Eine stärkere Fokussierung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr ist daher sinnvoll. Gut ausgestaltete Verkehrsdrehscheiben – also Orte, an denen mehrere Verkehrsträger optimal aufeinandertreffen – können dazu beitragen, den Verkehr effizient zu lenken und Strassen zu entlasten. Sie fördern das Umsteigen auf das geeignete Verkehrsmittel. Um diesen Umstieg zu erleichtern und möglichst attraktiv zu machen, sind diese an geeigneten Orten anzulegen. Einerseits soll der Umstieg möglichst direkt ab dem übergeordneten Strassennetz erfolgen und andererseits direkt an Bahnhöfen oder anderen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs angebunden sein. Idealerweise sollen diese, um attraktiv für den Nutzenden zu sein, mit ergänzenden Angeboten wie Verpflegung, Co-Working oder Sharing-Services ausgestattet werden.

2.2 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan, vom Kantonsrat genehmigt am 12. September 2019, greift diese Ziele auf. Gemäss B5.3-1 sorgt der Kanton für eine funktionierende, wirtschaftliche und zweckmässige Mobilität, indem er die Verkehrsträger auf die angestrebte räumliche Entwicklung abstimmt. Besonderes Gewicht hat die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie die Erschliessung mit Fuss- und Veloverkehr, da diese raumsparend und umweltschonend sind.

Gemäss C2-1 soll sich die Siedlungsentwicklung im Kanton grundsätzlich nach innen richten. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind optimal aufeinander abzustimmen, um die Siedlungsqualität zu erhöhen und den Verkehr möglichst umwelt- und raumverträglich abzuwickeln. Die Entlastung der Ortsdurchfahrten vom motorisierten Individualverkehr ermöglicht zudem eine siedlungsverträgliche Gestaltung der innerörtlichen Strassenräume. Entsprechend sieht der Richtplan in D2-5 vor, dass die Einwohnergemeinden für eine zweckmässige Bewirtschaftung des öffentlichen Parkplatzangebots sorgen (Parkdauer, Gebühren).

Bahnhöfe spielen dabei eine zentrale Rolle. Sie ermöglichen den effizienten Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Dazu braucht es eine gute Zugänglichkeit, ausreichend Velo- und Autoparkplätze sowie Angebote wie Sharing-Angebote z.B. nextbike, Mobility usw. Gemäss D3-2 sorgen die Einwohnergemeinden zusammen mit dem Kanton und der Zentralbahn dafür, dass die Bahnhöfe entsprechend ihrer Bedeutung als multimodale Knoten weiterentwickelt werden. Dazu zählen neben optimalen Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn auch Angebote wie Kiss+Ride, Park+Ride, Bike+Ride innerhalb von attraktiven Bahnhofsbereichen. Zudem sollen bei Bedarf vorgelagerte Park+Ride-Anlagen in der Nähe leistungsstarker Strassenanschlüsse und mit guter ÖV-Anbindung geprüft werden (D2-5).

2.3 Gesamtverkehrskonzept

Im Gesamtverkehrskonzept vom 9. November 2021 wird der Umsteigeknoten Sarnen aufgrund seiner hohen Bedeutung im Alltags- und Freizeitverkehr in die höchste Prioritätsstufe eingereiht. Der Mobilitätshub Sarnen bietet derzeit ein Park+Ride-Angebot mit zehn Plätzen, rund 370 Veloabstellplätze (Bedarf knapp gedeckt), einen Mobility-Standort, Schliessfächer, Einkaufsmöglichkeit, Taxisstand, Verpflegung, Informationen, Aufenthaltsbereiche, Elektro-Ladestation und Veloverleiheangebote. Massnahme KM-R+R4 legt den Fokus auf Veloabstellplätze und fordert, den Bedarf für zusätzliche MIV-Parkplätze abzuklären und einen allfälligen Mehrbedarf mit zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten in den Nebenstrassen, um den Bahnhof und/oder auf dem BWZ-Areal abzudecken.

2.4 Ortsplanung der Einwohnergemeinde

Der Masterplan der Einwohnergemeinde Sarnen sieht vor, Sammelparkplätze für die Langzeitparkierung (über eine Stunde) ausserhalb des Zentrums anzulegen. Im Zentrum sollen hingegen primär oberirdische Kurzzeitparkplätze für die Kundschaft zur Verfügung stehen, während Beschäftigte ebenfalls ausserhalb des Zentrums parkieren sollen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Parkierungskonzepts wurden verschiedene Optionen für das Park+Rail-Angebot geprüft. Dabei wird von einem Bedarf von 30 bis 40 Parkplätzen im Dorf Sarnen sowie weiteren 10 bis 15 Plätzen in Sarnen Nord ausgegangen. Die Gesamtzahl der Parkplätze soll dabei nicht erhöht, sondern an geeignete Standorte verlagert werden.

2.5 Aufwertung Dorfkern Sarnen

Der Kanton hat zusammen mit der Einwohnergemeinde Sarnen in den Jahren 2021/2022 ein sogenanntes Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Dieses verfolgt die Ziele, den Dorfkern klarer erkennbar zu machen, verträgliche Geschwindigkeiten und Emissionen des motorisierten Verkehrs zu erreichen, die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Um diese Ziele zu erreichen, wurden Massnahmen für vier Teilabschnitte definiert, wie neue Verkehrsführung im Zentrum, Tempo 30 und lärmarme Beläge. Berücksichtigt wurden auch Abhängigkeiten zu weiteren Strassenbauprojekten, wie z.B. die Umgestaltung A8 Anschluss Sarnen Nord, die siedlungsverträgliche Gestaltung Rüti-/Wilerstrasse und die Umgestaltung Poststrasse.

3. Stellungnahme des Regierungsrats

Grundsätzlich sind die Einwohnergemeinde im Rahmen ihrer Ortsplanungen dafür verantwortlich, Siedlung und Verkehr optimal aufeinander abzustimmen. Dabei sollen sie in erster Linie flächeneffiziente Mobilitätsformen wie den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr fördern. Die Idee eines Parkhauses auf dem Areal Marktplatz muss im Kontext der 4V-Strategie aus dem kantonalen Richtplan 2019 (D1), des Betriebs- und Gestaltungskonzepts sowie des Parkierungskonzeptes der Einwohnergemeinde Sarnen, geprüft werden.

Die Einwohnergemeinde Sarnen hat ein Parkierungskonzept erarbeitet, das vorsieht, Sammelparkplätze ausserhalb des Zentrums anzulegen, um den Verkehr möglichst direkt vom übergeordneten Strassennetz abzufangen und den Dorfkern zu entlasten. Die Entlastung des Dorfkerns und generell des Strassennetzes ist auch ein Anliegen des Kantons. Ob ein zusätzliches Parkhaus zu dieser Entlastung beitragen oder im Gegenteil noch mehr Verkehr anziehen würde, müsste aufgrund fundierter Analysedaten untersucht werden. Für den Nachweis eines zusätzlichen Parkhauses wäre auf jeden Fall ein Mobilitätskonzept erforderlich, welches aufzeigt, wie die einzelnen Verkehrsträger optimal genutzt werden sollen.

Dazu gehört etwa die Frage, wie das Dorfzentrum entlastet und damit – wie im Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgesehen – zusätzlich aufgewertet werden kann. In diesem Zusammenhang wäre auch die Reduktion oberirdischer Parkplätze im Zentrum zu prüfen. Weiter ist zu klären, ob die von den Postulanten vorgeschlagene unterirdische Erschliessung und eine mehrgeschossige unterirdische Bauweise in einem angemessenen Kosten-, Nutzen-Verhältnis stehen und technisch überhaupt realisierbar wären.

Die Verantwortung und Federführung liegen bei der Einwohnergemeinde Sarnen: von der Analyse über die Planung bis zur Umsetzung. Als erster Schritt ist ein umfassendes Mobilitätskonzept zu erarbeiten, das eine fundierte Beurteilung ermöglicht, ob und an welchem Standort ein Parkhaus sinnvoll wäre. Dieses Konzept soll alle Verkehrsträger einbeziehen, den Raum gesamthaft betrachten und relevante Einflussfaktoren berücksichtigen. Es hat zudem

Handlungsfelder und Massnahmen zu definieren, die über die Frage eines einzelnen Parkhauses hinausgehen.

Ergibt sich daraus ein Bedarf für ein neues Parkhaus, wäre in einem nächsten Schritt eine Machbarkeitsstudie notwendig – nicht nur zur Erschliessung, wie von den Postulanten gefordert. Die Studie müsste auch die technische und wirtschaftliche Machbarkeit, die Kosten, die verkehrlichen Auswirkungen, mögliche Synergien mit anderen Nutzungen und die Eignung als Verkehrsdrehscheibe untersuchen.

Die Mitfinanzierung eines Parkhauses oder einer Machbarkeitsstudie zur Erschliessung liegt nicht in der Verantwortung des Kantons. Eine flächeneffiziente, ressourcenschonende und verträgliche Verkehrsabwicklung liegt jedoch auch im kantonalen Interesse. Deshalb ist eine Einbindung des Kantons in die Projektorganisation des Mobilitätskonzeptes sowie einer allfälligen Machbarkeitsstudie erforderlich.

4. Fazit

Bei der Prüfung darf nicht nur auf die Idee eines einzelnen Parkhauses fokussiert werden, sondern es ist die Gesamtmobilität zu betrachten und ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Darauf aufbauend können Massnahmen definiert werden, von denen gegebenenfalls – wie im Postulat angeregt – auch ein Parkhaus mit Park+Ride-Angebot eine Option wäre. Die Federführung liegt bei der Einwohnergemeinde Sarnen. Der Kanton soll in die Projektorganisation eingebunden werden und weitere Akteure sind beizuziehen.

Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, das Postulat abzulehnen. Die Verantwortung für die planerische Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie für die Prüfung eines allfälligen Parkhauses liegt in diesem Fall bei der Gemeinde Sarnen.

Protokollauszug an:

- Mitglieder des Kantonsrats (samt Postulatstext)
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Tiefbauamt
- Amt für Raumentwicklung und Energie
- Staatskanzlei

Im Namen des Regierungsrats

Nicole Frunz Wallimann
Landschreiberin



Versand: 16. Dezember 2025