

## Sarnen stellt den Verkehr im Dorf neu auf

Die nötigen Sanierungen von Werkleitungen und Strassenbelägen seien eine grosse Chance, finden Gemeinde und Kanton. Diese soll genutzt werden, um die Ortsdurchfahrt und das Verkehrsregime im Hauptort neu zu gestalten und an heutige Bedürfnisse anzupassen.

**Philipp Unterschütz**

Der Kanton Obwalden wird für die Autostrasse A8 von vielen beneidet. Diese ist mit ihren Tunnels die ideale Ortsumfahrung für alle Gemeinden, finanziert grösstenteils vom Bund. Derweilen sind die Ortsdurchfahrten vielerorts noch auf dem Stand früherer Jahre. «Seither sind hier kaum Verbesserungen geschaffen worden», erklärt der Obwaldner Kantonsingenieur Martin Bürgi. Heute gelten aber andere Ansprüche bezüglich Lebensqualität, Lärm und Sicherheit. «Strassenräume werden neu von Fassade zu Fassade gedacht. Nun wollen wir die Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten», so Bürgi.

Das Projekt in Sarnen, bei dem der Kanton und die Gemeinde eng zusammenarbeiten, wurde 2020 angegangen. Nach einer Analyse und Verkehrserhebungen liegen mittlerweile Lösungsansätze vor, welche die Regierung im Dezember zustimmend zur Kenntnis genommen und damit die Projektierungsarbeit ausgelöst hat.

### Tempo 30 und Einbahn

Verkehrstechnisch kommt mit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 und dem Einbahnregime ein grosser Wurf auf Sarnen zu. Künftig soll der motorisierte Verkehr auf der Kantonsstrasse (der Brünigstrasse) nur Richtung Süden rollen. Richtung Nord geht's über die Gemeindestrassen (Bahnhof- und Lindenstrasse).

Die Gründe für Tempo 30 sind insbesondere die verbesserte Sicherheit und die Lärmreduktion. Für die Einführung von Tempo 30 braucht es ein Verkehrsgutachten, in dem diese Vorteile aufgezeigt werden. «Dabei geht es aber auch um Verkehrsfluss oder Schutz besonderer Gruppen. Tempo 30 reduziert den Lärm um die Hälfte, weil man die Abrollgeräusche der Autos wesentlich weniger hört. Zudem verkürzt sich bei Tempo 30 der Bremsweg von 40 auf 20 Meter», erklärt Martin Bürgi. «Und schlussendlich verliert man auf dem Weg durchs Dorf nur gerade 20 bis 30 Sekunden. Faktisch fährt man im Dorfzentrum aufgrund der Verhältnisse heute schon meist langsamer als 50 Stundenkilometer.»

Mit der Einführung eines Einbahn-Kreisverkehrs ist Sarnen allerdings vor 15 Jahren



Kantonsingenieur Martin Bürgi, Baudirektor Josef Hess und der Sarnener Gemeindepräsident Jürg Berlinger (von links) studieren den Plan des umfassenden Projekts. Bild: Philipp Unterschütz (Sarnen, 15. 4. 2024)

nach einem Versuch gescheitert. Nachdem dieser nicht zufriedenstellend verlief, verweigerten die Stimmbürgerinnen und -bürger den nötigen Baukredit. Das jetzt geplante Einbahnregime wurde aber in den Problemzonen angepasst und funktioniert laut den gemachten Studien.

### Sanierungen geben den zeitlichen Takt vor

Das Projekt ist in vier Strassenbauetappen (siehe Grafik) aufgeteilt. In den Jahren 2024 bis 2028 wird die Zone Klosterallee projektiert, die Realisierung erfolgt 2028/29. Die Zone Zentrum wird 2024 bis 2029 projektiert und 2029/30 realisiert. Der Teil Unterdorf/Bitzighofen wird 2028 bis 2032 geplant und 2032/33 realisiert. Das letzte Stück im Bereich des Spitals folgt erst 2036 bis 2039 und soll 2039/40 realisiert wer-

den. Grund ist die erst kürzlich erfolgte Sanierung dieses Bereichs. Der Grund für diese auf den ersten Blick lang wirkenden Planungs- und Umsetzungszeiten ist die Verbindung zu den Sanierungsarbeiten, die sowieso gemacht werden müssten. «Mit dem koordinierten Vorgehen werden viel Geld und Zeit gespart. Entlang der ganzen Brünigstrasse müssen die Werkleitungen ersetzt, ein Wasserrennsystem gebaut und der Belag saniert werden», erklärt Martin Bürgi.

### Kosten noch nicht genauer definiert

Noch sind viele Details nicht geklärt. Grobe erste Schätzungen gehen von Baukosten von 4,8 bis 8 Millionen Franken aus, bei einer Genauigkeit von +/-25 Prozent. Auch der Kostenteiler zwischen Gemeinde, Kanton und Dritten muss noch geklärt werden. Es ist eine komplexe Finanzierung, weil ein Teil aus der Spezialfinanzierung für Werke wie Wasserleitungen, ein anderer aus dem Strassenbau stammt. Weil der Kanton den Rahmenkredit für das Programm Strassenbau bereits bewilligt hat (momentan läuft das Programm 2022 bis 2027), wird er die ersten Kosten des Strassenbaus darüber abrechnen können.

Die Gemeinde hingegen kann die Werkleitungen aus dem Unterhaltsbudget finanzieren, braucht aber für die Strassenumgestaltung im Zentrum die Genehmigung des Baukredits von der Stimmbewölkerung.



Das Projekt ist in vier Zonen aufgeteilt.

Grafik: Kanton Obwalden/Gemeinde Sarnen

Nachgefragt beim Obwaldner Baudirektor Josef Hess

## «Neuregelung wird Situation grundlegend verändern»

**Es dauert noch Jahre, bis die Baumaschinen auffahren. Kanton und Gemeinde beginnen jetzt mit der Kommunikation des Projekts. Warum so früh?**

**Josef Hess:** Die Neuregelung der Ortsdurchfahrt Sarnen wird die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden grundlegend verändern. Wir wollen mit offenen Karten spielen. Die Leute müssen sich mit diesen Veränderungen befassen können. Und wenn sie sich dazu äussern möchten, können wir das aufnehmen. Irgendwann werden wir das Geld für das Projekt brauchen. Und dafür wiederum brauchen wir die Zustimmung von Parlament und Bevölkerung.

**Haben Sie das Geld für den Projektanteil des Kantons**

**schon? Obwalden hat ja ein Globalbudget für das Bauprogramm Kantonsstrassen.** Das aktuelle Bauprogramm bezieht sich auf die Jahre 2022 bis 2027. Alles, was bis 2027 läuft, kann über dieses Programm abgerechnet werden. Das sind vor allem Projektierungsarbeiten, aber erst wenige bauliche Massnahmen. Die grossen Brocken der ersten drei Projektteile laufen über ein vorgesehene Folgeprogramm für 2028 bis 2033. Dieses werden wir voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2027 im Kantonsrat vorlegen. Der vierte und letzte Projektteil Sarnen Süd beim Spital gehört dann wohl sogar erst zum übernächsten Programm. Das Globalbudget hat sich bewährt, es ist eine deutliche Vereinfachung des Genehmigungsprozesses. Der Kantonsrat entscheidet strategisch, die Regierung und die Fachleute führen die Projekte aus.

**Was würde passieren, wenn die Gemeinde mit dem Kreditantrag für ihren Teil bei der Bevölkerung scheitern würde?**

Wir lassen uns bei der Planung vom Zustand der Kantonsstrassen leiten. Es würden dann halt einfach nur die nötigen Sanierungen vorgenommen. Aber wir sollten die Chance nutzen, nicht nur einfach Beläge zu sanieren, sondern auch gleich die verkehrlichen und gestalterischen Verbesserungen vornehmen.

**Es sind grosse Projekte wie Zentrumsüberbauung, Kantonsbibliothek oder Gemeindehaus in der Pipeline. Sind künftige Entwicklungen berücksichtigt?**

Ja, Hochbauvorhaben von Kanton und Gemeinde, aber auch von privaten Investoren sind, soweit sie bekannt sind, in der Verkehrsplanung berücksichtigt. (unp)

Nachgefragt beim Sarnener Gemeindepräsidenten Jürg Berlinger

## «Einbahn im Zentrum wird eine Win-win-Situation für alle»

**Es dauert noch einige Zeit, bis das Projekt umgesetzt wird. Was versprechen Sie sich von der frühen Kommunikation?**

**Jürg Berlinger:** Wir wollen bei diesem wichtigen Vorhaben für den Kantonshauptort die Bevölkerung frühzeitig mit ins Boot holen. Der Ortskern wird von der Bevölkerung ganz unterschiedlich genutzt respektive wahrgenommen. Für die einen wird er einfach als Durchfahrt genutzt, für die anderen ist er Wohnort oder dient dem Aufenthalt. Es ist jedoch offensichtlich, dass die Verkehrssituation im Dorfkern nicht optimal ist und dass es nicht so weitergehen kann. Da jetzt die Sanierung der Werkleitungen ansteht, haben wir eine einmalige

Chance. Diese müssen wir nutzen, wir verpassen sonst eine grosse Gelegenheit zur Attraktivitätssteigerung des Dorfkerns und verzichten auf eine grundlegende signifikante Verbesserung für die Bevölkerung im Siedlungsgebiet.

**Im Jahr 2003 ist in Sarnen schon einmal ein Versuch mit Einbahnregime gescheitert.**

Ja, aber wir haben aus den Erfahrungen gelernt und verschiedene Dinge so geändert, dass es nun funktionieren wird. Zum Beispiel kann es beim Bahnhof keinen Rückstau wegen des Bahnübergangs mehr geben. Wir wollen zeigen, wie es funktioniert und dass die Einbahn für das Zentrum eine Win-win-Situation für alle wird. Für den Ortskern des Obwaldner Hauptortes ist es ein enorm wichtiges Projekt. Und dafür brauchen wir die Unterstützung

von allen Sarnernerinnen und Sarnern aus den verschiedenen Ortsteilen.

**Es sind in der Projektierung breite Kreise miteinbezogen worden. Wie war das Echo bisher?**

Die Zusammenarbeit mit dem Kanton läuft ausgezeichnet, wir sind ja schon gut zwei Jahre im Austausch. In dieser Zeit haben wir in mehreren Workshops Parteien, Verbände, Ortsteile, Interessenvertreter und weitere lokale Akteure in einer Begleitgruppe einbezogen. Natürlich gab es kritische Stimmen, aber kaum fundamentale Kritik. Bedenken richteten sich am ehesten gegen Tempo 30 oder die Verkehrsführung. Es war ein Aushandeln zwischen verschiedenen Bedürfnissen. Vom grossen Nutzen des daraus resultierten Projekts sind Gemeinde und Kanton überzeugt. (unp)