

Luzern, 18. Dezember 2023

N:\16 OW\61 Giswil\28 Masterplan\12 Auswertungen\Mitwirkungseingaben_V03_bereinigt.docx

Masterplan Siedlung und Verkehr Gemeinde Giswil

Mitwirkungsbericht

Vom Gemeinderat verabschiedet am 18. Dezember 2023

Vom 21. August bis 19. September 2023 lag der Masterplan Siedlung und Verkehr zur Mitwirkung öffentlich auf. Während der Mitwirkung sind 84 Eingaben teilweise mit mehreren Anträgen bei der Gemeinde eingegangen, welche wie folgt beurteilt und berücksichtigt wurden:

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
1	unbekannt (Input aus Infoveranstaltung)	Brünigstrasse	Brünigstrasse: <ul style="list-style-type: none"> • Lärmemissionen aufgrund Temporegime und veralteter Fahrbahn; Flüsterbelag und Sanierung allgemein gewünscht 	Brünigstrasse ist Kantonsstrasse, beim Kanton besteht Planung zur Sanierung ab 2028/29 → nicht berücksichtigt
2	Simon Furrer	Ganze Gemeinde	Verkehrssicherheit / Schulwege: <ul style="list-style-type: none"> • Temporegime auf Gemeindestrassen ist zu überdenken (Reduktion bei dichter Überbauung prüfen) • Schulweg-Achsen sind nicht vollständig im Masterplan abgebildet, diese müssten sternförmig vom Schulhaus in alle Ortsteile abgehen → Ziel: Schulwegsicherheit erhöhen • Problematische Schulwege: Kleinteil vor Abzweiger zu Dorf über Brücke, Rüti, Rüteli, Halten 	Konkrete Bezeichnung der Schwachstellen durch RK, dann Aufnahme in MP Teilweise berücksichtigt durch Anpassung M 5.7: «Bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen insbesondere Schulwegverbindungen werden durch ein Fachbüro bezüglich Zustands und Sicherheit überprüft und nach Bedarf aufgewertet.» → für Berücksichtigung: siehe Eingaben weiter unten
3	unbekannt (Input aus Infoveranstaltung)	Mörlialp	Mit welchen Massnahmen soll Ganzjahrestourismus gefördert werden?	Die Vorhaben sind durch Kanton und Grundeigentümerschaften blockiert, der GR bleibt dran. → Kenntnisnahme
4	Simon Furrer	Fussweg Dammweg Camping	Fussweg Dammweg Camping am Industriegebiet vorbei → sichern, abtrennen	Weg ist durch die Hecken genügend abgetrennt, keine weiteren Massnahmen geplant. → nicht berücksichtigt

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
5	Ortspartei FDP	<p>Seite 37 bis 51</p> <p>Seite 51</p> <p>Seite 48 u.ff.</p>	<p>Leitsätze und Massnahmen viel zu detailliert dargestellt und viele Punkte wiederholen sich. Wir vermischen allgemein die Konsistenz. Wir empfehlen, wo möglich die Leitsätze und Massnahmen, besonders ab 4.4, zu verdichten und zusammenzufassen.</p> <p>Beispiel: Als Massnahme M 7.4 wird als Vorschlag der Einbezug der Wildbäche und des Sees für das Naherholungskonzept vorgeschlagen. (Seite 51)</p> <p>Viele Aufzählungen: Einige Aufzählungen zu den vorgeschlagenen Massnahmen können Sinn machen. Ab 4.4 folgen viele Aufzählungen, welche weggelassen werden können, diese verwirren und sind oft nicht vollständig. (Seite 48 u.ff)</p> <p>Masse und Einheiten: Wir empfehlen ergänzend zu den Verzeichnissen eine Ergänzung mit einem Verzeichnis der verwendeten Masseinheiten und Abkürzungen.</p> <p>Verkehr I: In den Leitsätzen und Massnahmen zum Verkehr findet der MIV (motorisierter Individualverkehr) nicht statt. Auch in weiter Zukunft werden wir einen grossen Anteil an MIV auf unseren Verkehrswegen haben. Die Berücksichtigung des MIV muss Bestandteil eines Masterplans sein. Es fehlen daher Aussagen zur Entwicklung, Steuerung</p>	<p>Teilweise berücksichtigt:</p> <p>M 7.4 stammt aus LRE von 2015 und wird beibehalten → keine Berücksichtigung.</p> <p>GR hält an Aufzählungen der Massnahmen fest → nicht berücksichtigt</p> <p>Abkürzbare Begriffe werden bei erstmaliger Verwendung ausgeschrieben, es wird kein Verzeichnis angefügt → nicht berücksichtigt</p> <p>Gemäss Kapitel 3.5 ist das Thema Verkehr und Mobilität bereits in der letzten OP-Revision von 2017 umfassend analysiert und im Entwurf des Verkehrsrichtplans umgesetzt worden. Die Aussagen wurden überprüft. Der Verkehrsrichtplan wird im Rahmen der OP-Revision erlassen. In Leitsatz 5.1 werden alle Verkehrsmittel aufgeführt. → nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>und dem Nebeneinander in Verhältnis zum öV und zum Langsamverkehr.</p> <p>Verkehr II: Es fehlen nach unserer Ansicht Leitsätze und Massnahmen zur Förderung der Einkaufsmöglichkeiten und in diesem Zusammenhang die Parkierungsmöglichkeiten. Es wird in Zukunft nicht alles auf dem Velo stattfinden können.</p> <p>Tourismus: Für die Gemeinde Giswil ist die Entwicklung und Verfügbarkeit von spannenden Übernachtungsmöglichkeiten zentral. Wenn Giswil in der nahen Zukunft eine Rolle im Tourismus übernehmen möchte, so ist die Hotellerie und die Parahotellerie deutlich weiterzuentwickeln.</p>	<p>Wird als Teil der Zentrumsentwicklung und Belebung des Ortszentrums betrachtet, keine separate Massnahme. → nicht berücksichtigt</p> <p>Rahmenbedingungen sind vorhanden, innovative Ideen sind gefragt, keine zusätzliche Massnahme → nicht berücksichtigt</p>
6	Ortspartei FDP	Prozess, Organisation, Analyse	Einleitung, der beschriebene Prozess, die Organisation sind für die FDP. Die Liberalen stimmig. Wir haben dazu keine Ergänzungen.	Kenntnisnahme
7	Ortspartei FDP	Analyse	<p>Das Zahlenmaterial stammt aus dem Jahr 2021. Wir regen an, die verwendeten Daten für Ende 2022 nachzutragen. Vor allem die rege Bautätigkeit hat in den letzten beiden Jahren die Bemessung der Bauzonen und der damit zusammenhängenden Bauzonenreserven merklich beeinflusst.</p> <p>Bezüglich der Beurteilung der Bauzonen, der Reserven und der damit zusammenhängenden Rückschlüsse für Ein- und Auszonungen dürften einen</p>	<p>Einwohnerzahl Ende 2022 liegt bei 3'806 statt knapp 3'800 von 2021, Unterschiede minimal, Anpassung aufwändig.</p> <p>Giswil verfügt über ausreichende Bauzonenreserven für den nächsten Planungshorizont. Im Moment besteht kein Anspruch auf Neueinzonung, auch wenn die Zahlen angepasst würden. Einzonungen sind nur bei kompensatorischen Auszonungen, also Baulandumlegungen, möglich. → nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>wesentlichen Einfluss für die kommende Ortplanung haben.</p> <p>Es wäre schade, wenn dannzumal die Ortplanung auf Daten aufgebaut wird, welche bereits überholt sind und damit sich die Gemeinde Giswil in einem zu engen Korsett wiederfindet.</p>	<p>Statistiken werden im Rahmen der OP-Revision aktualisiert.</p>
8	Ortspartei FDP	Ortsbildschutz 3.2.5	<p>Es ist zusammen mit dem Kt. Obwalden dahin hinzuwirken, dass die ISOS-Eintragungen aus den frühen 1970er-Jahren zumindest überarbeitet werden. Gerade die Anmerkungen erscheinen wie aus einer fernen Zeit zu sein. Damit sind kaum moderne Konzepte mit dem Anspruch der inneren Verdichtung möglich. Uns ist bewusst, dass Überlegungen zu ISOS viel Zeit beanspruchen werden, doch die Thematik muss übergeordnet angesprochen werden. Ortsbildschutz ist heute ebenso wichtig, doch die Sichtweisen 2023 zu 1970 haben es Wert, ISOS zeitgemäss zu verbessern!</p>	<p>Punktuelle Abklärungen zur Aktualität des ISOS laufen bereits heute, die Gemeinde ist dazu im Austausch mit dem Kanton. Eine gesamthafte Aufarbeitung des ISOS ist aktuell nicht geplant und stellt eine politische Aufgabe auf Stufe Bund dar. → Kenntnisnahme, nicht berücksichtigt</p>
9	Ortspartei FDP	Arbeiten 3.2.6	<p>Wir begrüßen es ausdrücklich, dass das Gebiet Gorgen als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt im kantonalen Richtplan festgehalten ist. In Zusammenarbeit mit den Fachstellen des Kantons ist dahin einzuwirken, dass die diesbezüglichen Arbeiten mit hoher Priorität angegangen werden.</p>	<p>Die Erarbeitung des erforderlichen Quartierplans läuft bereits. → Kenntnisnahme</p>
10	Ortspartei FDP	Baulandreserven und	<p>Weiter oben haben wir zur Analyse die Thematik der aktuellen Zahlen angesprochen. Wir gehen davon aus, dass sich mit aktuelleren Zahlen die Werte</p>	<p>Abbildung 14 ist eine vom Kanton zur Verfügung gestellte Grundlage für die Erarbeitung des Masterplans, sie bildet den Überbauungsstand</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
		Einwohnerkapazitäten 3.3.2	in Tabelle 14 verändern werden. Diese Tabelle ist zentraler Ausgangspunkt in der Beurteilung der Baulandreserven. Daraus leitet sich derzeit natürlich die in der Folge strenge Auslegung bezüglich Umganges mit bestehenden und künftigen Ressourcen ab.	gemäss Raum+ vom Januar 2021 ab. Eine Aktualisierung ist aktuell nicht vorgesehen, wird aber im Rahmen der OP-Revision stattfinden. → Kenntnisnahme, nicht berücksichtigt
11	Ortspartei FDP	Abbildung 15, zweiter Textabsatz Fazit und Antrag	<p>Entscheidend in der Beurteilung der Reserven im Masterplan ist unter Abbildung 15 der zweite Absatz. Giswil hat zwischenzeitlich bereits mehr wie die vom kantonalen Richtplan hochgerechneten 175 Einwohner zugenommen. Die Kapazitätsreserve von 207 Einwohnern ist in naher Zukunft aufgebraucht. Weiter unten wird festgestellt, dass Giswil per Ende 2021 bereits die hochgerechnete Bevölkerungszahl von 2030 erreicht hätte.</p> <p>Die FDP.Die Liberalen beantragen, dass die Zahlengrundlagen Bevölkerungsentwicklung zusammen mit den Bauzonenanalysen überarbeitet werden. Dies soll so erfolgen, damit die folgende Ortsplanung nicht durch falsche Zahlen beeinflusst wird.</p>	<p>Die Einwohnerzahlen sind ein Parameter, auf der andern Seite haben wir mehrere 1'000 m² Bauland die nicht überbaut sind und in der Berechnung für Neueinzonungen ausschlaggebend sind. Daher wird der Schwerpunkt auf die Baulandmobilisierung gelegt.</p> <p>Die Schwierigkeit ist, dass das Gebiet Talacheri, wenn überhaupt, nur am unteren Rand bebaut werden kann und das Gebiet Burgmatt nicht erschlossen ist.</p> <p>Giswil verfügt über sehr viel Bauland. Mit der nächsten Zonenplanrevision muss sichergestellt werden, dass die Flächen in den nächsten 5 Jahren bebaut werden. Sonst werden die Flächen ausgezont oder die Gemeinde kann das Vorkaufsrecht geltend machen (Baulandhortung). Im Rahmen der OP-Revision werden Zahlen aktualisiert und gem. kt. Prognosen bewertet.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
12	Ortspartei FDP	Natur u. Landschaft 3.6	Im vierten Absatz werden sogenannte Gendersterne verwendet. Wir bitten, diese durch heute offiziell zugelassene Schreibweisen zu ersetzen.	Es handelt sich um ein Zitat aus dem Zielbild Grossteiler Ebene, dessen Formulierung und Schreibweise im Masterplan nicht angepasst wird. → nicht berücksichtigt
13	Ortspartei FDP	Tourismus und Freizeit 3.7	Hier taucht der Begriff Panorama Terrasse auf. Wo ist das? Bitte genauer umschreiben.	Dabei handelt es sich um das OWI Land, dieses wird jedoch aus der Aufzählung gestrichen. → berücksichtigt
14	Ortspartei FDP	Zukunft und Tourismus	Uns fehlt eine klare Aussage zur Weiterentwicklung des Tourismus. In der Gemeinde Giswil gibt es in der Hotellerie fast keine Betten mehr. Die Brachen Hotel Krone und Hotel Landhaus sollten unbedingt Inhalt zur Entwicklung des Tourismus sein. Dies ist vernünftigerweise unter 3.7 zu umschreiben.	Die raumplanerischen Rahmenbedingungen sind vorhanden, die Initiative liegt bei den privaten Grundeigentümerschaften, geringe Einfluss durch Gemeinde → nicht berücksichtigt
15	Ortspartei FDP	Entwicklungsstrategie Nachhaltige Entwicklung 4.1 Leitsatz L.1.1	Reihenfolge wie folgt ändern: «In diesem Sinn strebt sie ein Gleichgewicht zwischen Lebensqualität, Erhaltung der natürlichen Ressourcen und günstiger Wirtschaftsbedingungen an.» Begründung: Lebensqualität steht über allem.	Im Sinne eines Gleichgewichts der drei Nachhaltigkeitsdimensionen haben alle Aufzählungspunkte das gleiche Gewicht. → nicht berücksichtigt
		Leitsatz L.1.3	Wie folgt anpassen: «Es sind die Grundlagen für eine vollständig CO ₂ -neutrale erneuerbare Wärmeversorgung auf dem ganzen Gemeindegebiet bis 2050 zu schaffen. Bei der Stromproduktion wird ein möglichst hoher	Nicht berücksichtigt

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Produktionsanteil erneuerbarer Energieträger auf dem Gemeindegebiet angestrebt.»</p> <p>Begründung: Nur erneuerbare Wärmeversorgung ist zu eng gefasst. Holz, beispielsweise ist zwar erneuerbar, jedoch nicht vollständig, die Diskussionen laufen. Auch bei Geothermie ist nicht unbedingt erneuerbar. Es müssen künftig Energieversorger zugelassen werden, welche zwar nicht (ganz) erneuerbar, jedoch CO₂-neutral sind.</p>	
16	Ortspartei FDP	Leitsatz L.1.4	<p>Wie folgt anpassen:</p> <p>«Die Gemeinde wächst moderat und nachhaltig.», wobei auch dem Klimawandel durch eine hitzeangepasste Siedlungsentwicklung Rechnung getragen wird.</p> <p>Begründung: Der eine Satz mit «nachhaltig» beinhaltet bereits alle zukunftsgerichteten Rücksichtnahmen auf Landschaft, Natur und auch Klima. Zudem weist Giswil keine städtebaulichen Strukturen auf, welche bezüglich Hitze besondere Anpassungen erfordern.</p>	Teilweise berücksichtigt: «Die Gemeinde wächst moderat und nachhaltig, wobei auch dem Klimawandel Rechnung getragen wird.»

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
17	Ortspartei FDP	Siedlungsentwicklung 4.2 Leitsatz L.2.3	weniger absolut formulieren – Spielraum erhalten «Neueinzonungen erfolgen nur noch bei kompensatorischen Auszonungen oder bei ausgewiesenem Bedarf.» Begründung. Zu absolut formuliert	Berücksichtigt: «Neueinzonungen erfolgen bei kompensatorischen Auszonungen oder bei ausgewiesenem Bedarf.»
18	Ortspartei FDP	Bauzonenerweiterung 4.2.2	Wohnen / Mischnutzung: schneller realisieren «mögliche Siedlungserweiterung kurzfristig.» Begründung. Mit dem Einbezug der erfolgten Bautätigkeit der letzten zwei Jahre und der Überarbeitung der Analyse bezüglich Baulandreserven (Seite 22 und 23) dürften in Giswil bereits heute oder in kurzer Zeit Einzonungen wieder möglich werden.	Solange die Gebiete Burgmatt und Talacheri unbebaute Bauzone darstellen, ist keine Neueinzonung möglich. → nicht berücksichtigt
19	Ortspartei FDP	A4 Hirsernried West	«L.... (Neu): Die Gemeinde Giswil sucht Lösungen zusammen mit EWO, damit die dortige Hochspannungsleitung in naher Zukunft so verlegt wird, damit die Siedlungserweiterung optimiert werden kann.» Begründung. Die bestehende Hochspannungsleitung verhindert heute die optimale Nutzung der Flächen im bestehenden und vorgesehenen Siedlungsgebiet.	Nicht berücksichtigt, da Priorität niedrig.

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
20	Ortspartei FDP	Wohnen 4.2.3 Leitsatz L.2.7	nicht nur preisgünstiger Wohnraum! «Giswil positioniert sich als familienfreundlicher Ort mit genügend preisgünstigem Wohnraum.» Begründung: Nur preisgünstiger Wohnraum führt nicht zu guten Steuerzahlern, wie später im Masterplan postuliert wird. Für gute Steuerzahler können durchaus Wohnflächen im höheren Preissegment dienlich sein.	Berücksichtigt: «Giswil positioniert sich als familienfreundlicher Ort mit einem Angebot an vielfältigem und zeitgemäsem Wohnen.»
21	Ortspartei FDP	Massnahme 2.5 u. 2.6	ähnlicher Inhalt, zusammenfassen Begründung: Im Sinne der Übersichtlichkeit.	Nicht berücksichtigt
22	Ortspartei FDP	Arbeiten 4.2.4 Leitsatz L.2.8	Nicht klar formuliert «Dienstleistungsbetriebe, Gewerbe und Landwirtschaft werden in ihrer Entwicklung unterstützt.» Begründung: Präziser formulieren.	Die Art der Unterstützung wird bewusst offengelassen. → nicht berücksichtigt
23	Ortspartei FDP	Ortsbildschutz 4.2.5 Leitsatz L.2.13	Füllwort weglassen «Den Siedlungsrandern, also den Übergängen zwischen Bauzonen und unbebauter Landschaft, wird besonders Sorge getragen.» Begründung: Sorge tragen sagt genügend aus.	Teilweise berücksichtigt: Den Siedlungsrandern, also den Übergängen zwischen Bauzonen und unbebauter Landschaft, wird Sorge getragen.

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
24	Ortspartei FDP	Siedlungsränder 4.2.6 Massnahme 2.11	gemäss Formulierung sehr offen und erzeugt Forderungen «Öffentliche Spielplätze und andere Freizeitanlagen werden erweitert und gepflegt und bei Bedarf erweitert.» Begründung: Bessere Eingrenzung	Berücksichtigt: «Spielplätze und andere Freizeitanlagen werden bei Bedarf erweitert und gepflegt.»
25	Ortspartei FDP	Innenentwicklung 4.3 Grundsätze u. Qualitätssicherung 4.3.1 Leitsatz L. 3.1	Zu welchem Verhältnis? Präzisieren «Die Siedlungsqualität wird gefördert. Dabei erfolgt im Verhältnis zum öffentlichen Interesse eine Differenzierung der erforderlichen Massnahmen.» Begründung: Zu Was steht das Verhältnis.	Berücksichtigt: «Die Siedlungsqualität wird gefördert. Die dazu erforderlichen Massnahmen werden auf das öffentliche Interesse abgestimmt.»
26	Ortspartei FDP	Entwicklungsgebiete 4.3.2	Massnahmen; präzisieren «Die Ergebnisse des Studienauftrags zur Zentrumsplanung werden weiterentwickelt und wo möglich umgesetzt. Grundeigentümerschaften und Investoren werden frühzeitig in die Planungsprozesse einbezogen. Das Zentrum wird mit verbindenden Elementen gestärkt. Dies kann beispielsweise gewährleistet werden mit: • einem Beleuchtungskonzept»	Teilweise berücksichtigt: «Die Ergebnisse des Studienauftrags zur Zentrumsplanung werden umgesetzt. Grundeigentümerschaften und Investoren werden frühzeitig in die Planungsprozesse einbezogen betreffend folgende Themen: ...»

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			Begründung: Die Stimmberechtigten haben noch nicht beschlossen, Umsetzung kann erst anschliessend erfolgen.	
27	Ortspartei FDP	Baulandmobilisierung 4.3.3 Leitsatz L3.3	Zu absolut auf Steuerzahler formuliert «Die Verfügbarkeit von attraktiven Grundstücken und Liegenschaften soll sichergestellt werden. Die Ansiedlung von guten Steuerzahlern soll gefördert werden.» Begründung: Auch preisgünstiger Wohnraum, siehe weiter oben benötigt eine gewisse Mobilisierung.	Teilweise berücksichtigt: „Die Verfügbarkeit von Grundstücken und Liegenschaften soll sichergestellt werden.“
28	Ortspartei FDP	Ab 4.4 bis Schluss Seite 47 bis Seite 51	Allgemein Wie in Punkt 2 in dieser Mitwirkung hingewiesen, schlagen wir ab hier bis zum Schluss eine Überarbeitung vor: Zusammenfassen, Konkretisieren, weniger Wichtiges weglassen. Öffentliche Infrastruktur und Versorgung (Punkt 4.4); Seite 47; Beispiele für Zusammenlegung von Leitsätzen. Leitsätze L.4.2 und L4.3: zusammenfassen Leitsätze L.4.5 und L4.6: zusammenfassen Begründung: weniger ist mehr	Die Formulierungen sind das Ergebnis eines längeren Planungsprozesses und stammen teilweise aus bereits verabschiedeten Dokumenten. Sie wurden überprüft und teilweise angepasst.

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
29	Ortspartei FDP	Verkehr u. Mobilität 4.5 Abstimmung Siedlung und Verkehr 4.5.1 Leitsatz L.5.2	<p>Der motorisierte Individualverkehr muss in die Formulierung besser einfließen. Vorschlag:</p> <p>«Mittels Strassenraumgestaltung wird die Brünigstrasse so aufgewertet, dass sie ihrer Funktion als Zentrum für Wirtschaft, Verkehr und Versorgung gerecht wird und die störende Trennwirkung reduziert wird.»</p> <p>Begründung: Die Brünigstrasse hat ihre zentrale Aufgabe nicht nur für Wirtschaft und Versorgung. Sie wird weiterhin zentral für die Erschliessung Giswils bleiben. Ebenso ist bei Schliessung des A8 Tunnels Giswil die geordnete Ortsdurchfahrt zu gewährleisten.</p>	Teilweise berücksichtigt: «Mittels Strassenraumgestaltung wird die Brünigstrasse so aufgewertet, dass sie ihrer Funktion als Zentrum für Wirtschaft, Versorgung und als Verkehrsknotenpunkt gerecht wird und die störende Trennwirkung reduziert wird.»
30	Ortspartei FDP	Leitsatz L.5.3	<p>Anregung:</p> <p>Die Lärmbelastung rührt unseres Erachtens weniger von der allgemeinen Verkehrsmenge. Vielmehr leiden gewisse Quartiere an Auto-/Motorradposern. Da müssten Überlegungen bezüglich Verhalten im Strassenverkehr ebenso wie Lärmschutzmassnahmen angegangen werden.</p> <p>Massnahme M.5.3: Auf Aufzählung verzichten.</p> <p>Begründung: Ein Verkehrsrichtplan enthält immer alle Akteure. Eine Aufzählung kann nicht vollständig sein.</p>	Massnahme und Aufzählung beziehen sich auf den Schwerpunkt Fuss- und Veloverkehr, da ausdrücklich erwähnt → Nicht berücksichtigt

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
31	Ortspartei FDP	Natur u. Landschaft 4.6	<p>Leitsatz L.6.2: weglassen Begründung: Übergeordnete Gesetzgebung hat generell Vorrang.</p> <p>Leitsatz L.6.3: weglassen Begründung: Dass sich die Gemeinde für die Interessen der Grundeigentümer einsetzt, ist nicht separat zu beschreiben</p> <p>Leitsatz L.6.4: präzisieren «Die Gemeinde setzt sich möglichst ein für den Erhalt der Flächen für die produzierende Landwirtschaft ein.»</p> <p>Begründung: Vorgeschlagene Formulierung ist absolut. Beispielsweise gehen jede Einzonung und Erschliessung mit einem gewissen Verlust von landwirtschaftlichem Kulturland einher. Ebenso werden künftige Massnahmen zum Hochwasserschutz immer mit ökologischen Aufwertungsmassnahmen einher.</p> <p>Leitsatz L.6.6 weglassen Begründung: nicht nötig, ist heute Stand der Technik.</p> <p>Massnahmen M6.1 bis M 6.8: Allgemein: Texte kürzen und wo möglich zusammenfassen. Auf</p>	<p>Nicht berücksichtigt, es geht um den Erhalt des Wohnraums und nicht um die Gesetzgebung.</p> <p>Teilweise berücksichtigt: «Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass das vorhandene Umnutzungspotenzial in den Gebieten genutzt werden kann.»</p> <p>Planerische Massnahmen sind immer Ergebnis einer raumplanerischen Interessenabwägung, daher wird die Formulierung beibehalten → Nicht berücksichtigt</p> <p>Die Verwendung einheimischer Bäume und Pflanzen ist der Gemeinde ein grosses Anliegen und leider noch nicht Stand der Technik. → nicht berücksichtigt</p> <p>Teilweise berücksichtigt: Aufzählungen bei M 6.4</p>

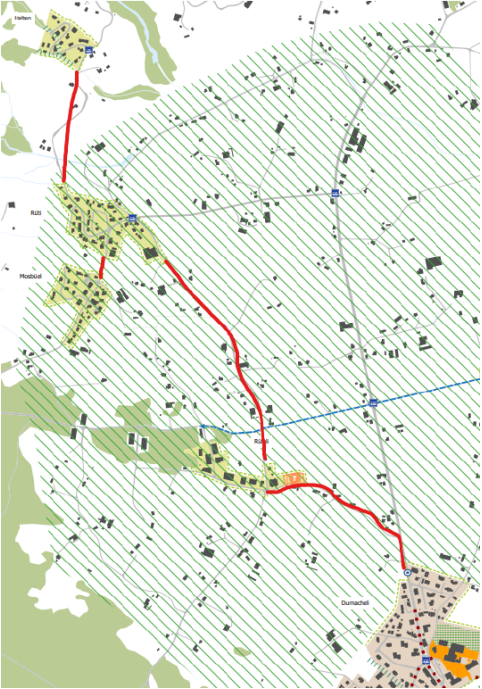
Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Aufzählungen verzichten (sind nie vollständig), Auf M6.3 ev. verzichten, ist schon genügend mit übergeordneten Regelungen festgehalten. Auf M 6.8 ev. verzichten, wird vom Bund und Kanton schon genügend gefordert.</p>	<p>und M 6.5 werden gestrichen.</p>
32	Ortspartei FDP	Tourismus und Freizeit 4.7	<p>Allgemein: Für die FDP. Die Liberalen fehlen Aussagen, Leitsätze und Massnahmen zur Förderung und Stärkung in der Hotellerie. Die vorgeschlagenen Leitsätze besetzen nur Allgemeinplätze. Die Gemeinde Giswil ist gefordert in naher Zukunft die Hotellerie wieder aufzubauen. Die Gemeinde Giswil ist gefordert mit den heutigen Besitzenden das aktive Gespräch zu suchen (Landhaus und Hotel Krone), damit für künftige Investoren genügend Anreize geschaffen werden können. Giswil bietet heute schon vielfältige Erlebniswelten. Besucher finden jedoch fast keinerlei Unterkünfte.</p> <p>Die Situation in der Parahotellerie ist besser. Doch soll die Entwicklung beobachtet und wenn es sich anzeigt, massvoll gefördert werden.</p> <p>Leitsatz L.7.2: präzisieren</p> <p>«Die Gemeinde positioniert sich als attraktive Sommer- und Winterdestination als Ort mit vielfältigem sanftem Tourismus»</p>	<p>Die Grundlagen und Rahmenbedingungen sind geschaffen, dass Hotellerie weiter betrieben werden könnte, wenn es der Markt mit der Nachfrage nicht fordert, besteht kein Interesse Hotellerie aufzubauen. Gemeinde ist laufend in Kontakt mit den Grundeigentümerschaften.</p> <p>→ nicht berücksichtigt</p> <p>Teilweise berücksichtigt: «Die Gemeinde positioniert sich als Ort mit vielfältigem Tourismusangebot.»</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
33	Ortspartei FDP	Massnahmen M7.1 bis M7.8	<p>Allgemein: Texte kürzen und wo möglich zusammenfassen. Auf Aufzählungen verzichten (sind nie vollständig). M7.4: Der Einzelhinweis auf die Wildbäche kann entfallen.</p> <p>Vorschlag:</p> <p>M7.1: Die Giswiler Berglandschaft mit Giswilerstock, das Gebiet Mörlialp/Glaubenbielen, der Talboden, die Region Campingplatz, die geschützten Auen und die vielen Naturschönheiten mit Wasser und Wald sollen gefördert und besser vermarktet werden.</p> <p>M7.2: Zur Unterstützung des sanften Tourismus wird ein Förderungs – und Umsetzungskonzept erarbeitet.</p> <p>M7.3: Entwicklung neuer Tourismusangebote mit nachhaltiger Wertschöpfung über die Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinaus entwickeln und umsetzen.</p> <p>M7.4: Umsetzung eines umfassenden Beschriftungskonzepts.</p>	<p>Texte wurden erneut überprüft und dienen der Erläuterung, Kurzfassung des MP ist erstellt. M 7.4 stammt aus LRE von 2015 und wird beibehalten → keine Berücksichtigung.</p> <p>Aktuell sind keine Förder- und Vermarktungsmassnahmen geplant und budgetiert, daher bleiben die Anliegen in abgeschwächter Form enthalten → nicht berücksichtigt</p> <p>Der Fokus liegt aktuell auf dem Campingplatz. Erfolgsaussichten von Konzepten gemäss Erfahrung mit Mörlialp schwierig. → nicht berücksichtigt.</p> <p>nicht berücksichtigt</p> <p>nicht berücksichtigt</p>
34	Simon Furrer	Entwicklungsmöglichkeiten der Streusiedlung Grossteiler-Ebene	Die Einzigartigkeit der Giswiler Streusiedlung liegt in ihrer Art, über die Jahrhunderte an den verschiedenen Stellen gewachsen zu sein. Zu diesen Zeiten war eine Siedlung mit hohem	Der Gemeinderat teilt die Einschätzung zur Bedeutung der Giswiler Streusiedlung. Zur Giswiler Ebene wurden 2019/20 in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern (HSLU) umfangreiche Grundlagen, ein Zielbild und Leitlinien der

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Beschäftigungsanteil ein Muss. Niemand wollte viele Kilometer zwischen Hof und Haus zurücklegen. Im Laufe der Zeit kamen weitere Häuser dazu und es wurden Quartiere daraus. Die höhere Mobilität ermöglichte die Trennung von Arbeitsort und Wohnort. Zum Glück gibt es die Mischung davon. Die Bauernhöfe mit den Tieren, welche direkt an den Quartiergrenzen weiden, sind Zeuge davon und werden hoffentlich noch lange Bestand haben. Im Masterplan wird die Entwicklungsmöglichkeiten dieses Gebietes zu wenig oder nicht berücksichtigt.</p> <p>Der Masterplan führt einzelne Quartiere in der Streusiedlung auf. Dabei vermisse ich eine Vision, wie in Zukunft in und zwischen diesen Aussen-Quartieren der Streusiedlung die Lebensqualität, die Ruhe und der Tourismus gefördert werden kann. Anbei ein paar Gedanken dazu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung des Tourismus <ul style="list-style-type: none"> ○ Historischer Wanderweg mit Route 1: Rudenz und Kleinteil fördern 	<p>Entwicklung erarbeitet. Daher wird im MP nur darauf verwiesen (vgl. L6.1 und M6.2), auf eine Wiederholung der Inhalte wird verzichtet. → nicht berücksichtigt</p>


Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<ul style="list-style-type: none"> ○ Historischer Wanderweg mit Route 2: Grossteil fördern ○ Verkauf an Hofläden mit Direktvermarktung z.B. Spechtsbrenden, Schniider Käse- reib, Bauernhof Riebli, ... • Förderung des Langsamverkehrs <ul style="list-style-type: none"> ○ Durch eine Verkehrsberuhigung werden die Verkehrswege attraktiver. Davon profitieren auch Restaurationsbetriebe außerhalb des Dorfes wie z.B. Restaurant Grossteil, Restaurant Kleinteil oder Restaurant Camping. ○ Höhere Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ○ Tiefere Umweltbelastung durch Verminderung von Lärm & Schadstoffe ○ Höhere Lebensqualität 	<p>Die Wege, Hofläden, und Restaurants bestehen und werden vom Tourismus bereits vermarktet. → nicht berücksichtigt</p> <p>Der Langsamverkehr ist für viele das wichtigste Anliegen, es gilt zu prüfen, wo effektiv Handlungsbedarf ist. Teilweise berücksichtigt durch Anpassung M 5.7: «Bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen insbesondere Schulwegverbindungen werden durch ein Fachbüro bezüglich Zustands und Sicherheit überprüft und nach Bedarf aufgewertet.»</p>
35	Simon Furrer	Schulweg	<p>In Giswil bestreitet der Hauptanteil der Schulkinder ab der 2. Klasse den Schulweg mit dem Velo. Davor zu Fuss bis zu einer Haltestelle des Schulbusses oder bis zum Schulareal. Die gute und vor allem sichere Vernetzung der Schulwege fördert die Eigenständigkeit der Kinder und verhindert zu Stoßzeiten den nicht erwünschten Ansturm „Eltern im Auto Hol und Bring Service“ auf dem Schulhausareal. Die Anbindung über die Grossteilerstrasse,</p>	<p>Teilweise berücksichtigt durch Anpassung M 5.7: «Bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen insbesondere Schulwegverbindungen werden durch ein Fachbüro bezüglich Zustands und Sicherheit überprüft und nach Bedarf aufgewertet.»</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Hirseren, Kirche Rudenz, Industrie und Dorf via „Bahnhofwegli“ sind auf einem guten Stand. Jedoch fehlen die unten aufgeführten Schulwege oder Teile davon.</p> <p>Schulweg Halten – Rüti – Mosbüel – Rüteli Die Vernetzung der oben genannten Quartiere lässt sich gut bewerkstelligen. Für einen sicheren und attraktiven Schulweg muss aber der Langsamverkehr in den Quartieren und zwischen den Quartieren konsequent gefördert werden.</p>	

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
				<p>Diese Auflistung ist korrekt, es wurden schon Massnahmen ergriffen, welche mit der Polizei abgesprochen wurden. Weitere Massnahmen sind sehr beschränkt möglich. → Kenntnisnahme</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Bitte Augenmerk auf folgende gefährliche, unübersichtliche Stellen legen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rechtsvortritt Radlihubel - Kreuzung Spritzenhaus Rüti, vor allem Rechtsvortritt von Kirche her beachten welcher schlecht einsehbar ist. - Strasse an Grossteiler Kirche ist schlecht einsehbar - Kreuzung Grundstrasse - Kreuzung Rüti ist schlecht einsehbar 	
36	Simon Furrer	Schulweg Kleinteil	<p>Dieser Schulweg ist im Masterplan aufgeführt als „Aufwertung Wegverbindung/Strassenraum“. Gerne ergänze ich diesen Weg mit gefährlichen Stellen.</p> 	

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Bitte Augenmerk auf folgende gefährliche, unübersichtliche Stellen legen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einbieger Kleinteilerstrasse ist schlecht einsehbar - Wenig Platz auf Kleinteilerstrasse für Langsamverkehr - Brücke Altibach auf Kleinteilerstrasse ist schlecht einsehbar und eng 	<p>Die Aufzählung wird zur Kenntnis genommen und bei der Sanierung der Kleinteilerstrasse aufgegriffen werden. → Kenntnisnahme</p>
37	Simon Furrer	Schulweg Ried	<p>Die Kinder aus dem Gemeindegebiet Ried, Sachsen kommen in Giswil zur Schule. Die Unterführung für Velos und Fussgänger an der Schwerzbachbrücke hat die Situation verbessert. Prüfungswert ist aus meiner Sicht eine Temporeduktion an der Schwerzbachbrücke, da auf Giswiler Seite gleich nach der Brücke eine Kreuzung ist.</p> <p>Bitte Augenmerk auf folgende gefährliche, unübersichtliche Stellen legen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trottoir ist sehr schmal. Ein Kreuzen mit Velos ist fast nicht möglich. 	<p>Eine Temporeduktion ist bei der Polizei bereits beantragt worden, ausserorts aber leider nicht möglich. → nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			 <p>The map shows a residential development with a red line indicating a path or boundary. Key features include a stream labeled 'Schwenzbach' at the top left, a residential area labeled 'Hirsensied' in the center, and a larger area labeled 'Dorf' at the bottom. The red line starts near the stream, crosses a road, and curves through the residential blocks.</p>	

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
38	Simon Furrer	Entwicklung der Anzahl Schüler 3.1.4	<p>Zitat: „In Giswil gibt es überdurchschnittlich viele verhaltensauffällige Kinder, die eine engere Betreuung durch SozialarbeiterInnen oder Heilpädagogen/Innen brauchen.“</p> <p>Gibt es bundesweite oder innerkantonale Vergleichsdaten als Grundlage für diese Aussage? Bitte die Vergleichsdaten als Verweis aufführen oder falls dies ein Zitat ist, dieses als Fussnote aufführen.</p>	<p>Der Zahlenvergleich stammt von der Schule Giswil und beruft sich auf den kantonalen Vergleich. → nicht berücksichtigt</p>
39	Simon Furrer	Verkehr und Mobilität 3.5	<p>Weitere Punkte sind aus meiner Sicht die Schulwege und die Förderung des Langsamverkehrs in den Quartieren.</p>	<p>Berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Kapitel 4.5.1 wird die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs festgehalten. • In Kapitel 4.5.2 wird der Fuss- und Veloverkehr thematisiert, es sind attraktive Wege zu schaffen und die bestehenden Verbindungen insb. Schulwege durch ein Fachbüro überprüft.
40	Simon Furrer	Natur und Landschaft 3.6	<p>Zitat: «Die Grossteiler Ebene positioniert sich als ruhiger Lebensort mit besonderer Ausstrahlung und einer eigenständigen Identität, welche für das Zusammenleben verschiedener Generationen attraktiv ist. Die besondere Ausstrahlung rührt vom typischen Charakter der Streusiedlung mit einer lockeren Bebauung sowie der landwirtschaftlich geprägten Umgebung her. Die Einbettung in die Kulturlandschaft, die Aussicht, die Nähe zum</p>	<p>Anmerkung: Es handelt sich um ein Zitat aus dem Zielbild Grossteiler Ebene, das in den Masterplan übernommen wird.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Sarnersee und den Bachläufen sowie die gute Erschliessung tragen darüber hinaus zur Attraktivität bei.»</p> <p>Ruhig steht im Widerspruch zu dem Verkehrsaufkommen und der maximal zulässigen Geschwindigkeit. Dies vor allem mit Fokus auf den Quartieren mit Durchfahrtscharakter wie Rüti, Halten und Rüteli.</p>	<p>Gemeinde ist mit der Polizei bzgl. Temporeduktionen im laufenden Austausch, hat auf die Bewilligung jedoch keinen Einfluss. → Kenntnisnahme</p>
41	Simon Furrer	Nachhaltige Entwicklung 4.1	Eine weitere Maßnahme wäre die Attraktivität des Langsamverkehrs zu fördern. Dies hilft bei der CO ₂ -neutralen Mobilität ungemein.	<p>Berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Kapitel 4.1 wird mit M 1.1 die Vorbildfunktion der Gemeinde bzgl. Förderung CO₂-neutraler Mobilität festgehalten. • In Kapitel 4.5.1 wird die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs festgehalten.
42	Simon Furrer	Tourismus und Freizeit 4.1	<p>Zitat: L7.4 Der sanfte Tourismus mit gepflegten Wanderwegen und Bikerouten wird gefördert.</p> <p>Ergänzend dazu würde ich gerne die Velowege ebenso fördern und nicht nur die mit Bike befahrbaren Strecken.</p> <p>Zitat: M7.7 Giswil als attraktive, naturnahe touristische Destination fördern und vermarkten:</p>	<p>Berücksichtigt: Für 2025 kann im Budget ein Betrag für die Überprüfung und Verbesserung unserer Velowege beantragt werden. L 7.4 wurde wie folgt geändert: «Der sanfte Tourismus mit gepflegten Fuss- und Velowegen wird gefördert.»</p> <p>Berücksichtigt: auf M 7.7 wird verzichtet, da Kanton dies ebenfalls kritisch sieht und der gültige Quartierplan bereits veraltet ist.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>- Den Quartierplan Camping Usser Allmend umsetzen und Winternutzung ermöglichen (Residenzcamping, Natur- und Waldcamping);</p> <p>Die Winternutzung sehe ich kritisch. Die Umgebung des Campings ist einzigartig. Gerade der Wechsel zwischen Camping- und nicht Camping-Saison und die damit verbundene Ruhe zwischen Herbst und Frühling zieht viele auch Nicht-Giswiler an das Ufer des Sarner Sees. Durch die Erweiterung der Restaurant-Betriebszeiten bis Anfang Januar findet bereits ein vertretbarer Ausbau des Vor-Ort-Angebotes statt. Ein Winterbetrieb hätte zur Folge, dass die Camper ihre Wohnwagen nicht mehr abräumen müssen und ein «Häuschen»-Umbau stattfinden würde. Weiter müsste bei einer alljährlichen Benützung das Verkehrskonzept überarbeitet werden, da die Campingstrasse in den Sommermonaten eine hohe Belastung aufweist.</p>	

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
43	Simon Furrer	SWOT-Analyse	Anmerkung: - «Keine Tempo-30-Zone» ist bei Stärken und Schwächen aufgeführt - Fehlend bei Stärken: der Avec Shop mit breiten Betriebszeiten inklusive Sonntag - Falsch bei Schwächen ist «Café fehlt», wir haben beim Coop das Café alte Post	Dabei handelt es sich um Aussagen des Workshops, die nicht im Nachhinein angepasst werden. → nicht berücksichtigt.
44	Simon Furrer	Anhang A	Anmerkung: Falls weitere Ansammlungen aus Häusern aus einem bestimmten Grund nicht aufgeführt werden, sollten die Kriterien für eine Auflistung angegeben werden. z. B. Zonenplan. Sonst ist es für den Leser nicht ersichtlich, warum gewisse «Quartiere» aufgeführt werden und andere nicht. Sonst fehlt zum Beispiel: Spechtsbrenden, Ober-, Unterlinden, Kirche Grossteil	Quartieranalysen werden aufgrund bestimmter Merkmale für Wohn- und Mischzonen erstellt mit dem Ziel, den Handlungsbedarf für die OP-Revision mit Änderung der Zonenvorschriften. Bei einer zu geringen Anzahl Wohnbauten und Bewohnenden ist eine Analyse nicht zweckmässig. → Nicht angepasst
45	Mathias Imfeld	Siedlung und Verkehr	Zum Erläuterungsbericht ¹ betr. Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Gorgen (S. 45) und dem Abschnitt 4.5.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr (S. 53) zu den Punkten L 5.1, L 5.2, L 5.3 möchte ich erneut den Niveauübergang Brünigstrasse H4 / Bahntrasse (zwischen km. 29.9 und km. 30) erwähnen.	Kenntnisnahme/nicht berücksichtigt: Der Vorschlag wäre nur umsetzbar, wenn die neu erstellte Unterführung in den Gorgen aufgegeben würde; Insgesamt ein Millionenprojekt, welches kaum umsetzbar wäre. Beim Quartierplan zu den Häusern im Bahnhofareal wurde die umgekehrte Variante geprüft: Strasse unter der Bahn durch; dies wäre eher zu realisieren.

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Ich erachte eine Strassenverbindung ohne Unterbrechung durch Bahnschranken vom ESP Gorgen zu den anderen Dorfteilen als wichtig.</p> <p>Am 31.08.2016 habe ich dieselbe Anregung anlässlich des Mitwirkungsverfahrens zum Verkehrsrichtplan und zum Leitbild betr. Brünigstrasse/ Gorgen eingereicht. Als Rückmeldung dazu habe ich die Eingangsbestätigung vom 02.09.2016 erhalten.</p> <p>Mein Vorschlag wäre, bei einem bevorstehenden Kapazitätsausbau der Bahn und vor einer grösseren Sanierung des A8-Umfahrungstunnels (ähnlich wie beim Tunnel Sachseln) diesen Niveauübergang in die Planungen miteinzubeziehen inkl. Prüfung der Finanzierung durch Bund (Zentralbahn/FABI, ASTRA) und evtl. Kanton (H4).</p> <p>Begründungen / Argumente: Die Idee zur Verkehrsentflechtung orientiert sich an der für rund Fr. 18 Mio. realisierten Ausführung in Samedan GR². Dort wurden als Argumente u. a. ca. 53 Züge und durchschnittlich mehr als 7500 Fahrzeuge pro Tag genannt. Eine solche Ausführung hätte m. E. diverse Vorteile.</p>	

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Wie ich den Bericht³ zum Bau des Kreisels „Brünigstrasse – Einmündung Panoramastrasse“ verstehe, wurde basierend auf dem DTV 2010 mit 7700 Fahrzeugen täglich und bei geschlossenem A8-Tunnel mit 14'000 Fahrzeugen pro Tag gerechnet, die durch das Dorf fahren (und den Bahnübergang passieren) und an touristischen Spitzentagen sei von einem Anstieg des Tagesverkehrs um 150% bis 180% auszugehen.</p> <p>Unter anderem bei gesperrtem A8-Tunnel (wie während der Tunnelreinigung vom 4. Bis 5. September 2023)⁴ können sich an den geschlossenen Barrieren Staus bilden. Die Kantonsstrasse zwischen den Anschlüssen Giswil Süd und Giswil Nord ist m. W. als Ausnahmetransportroute bezeichnet.</p> <p>In der Obwaldnerzeitung vom 18.08.2023 S. 21 war zu lesen, dass in den nächsten Jahren die zur HVZ (morgens und abends) verkehrende S55 bis Lungern verlängert werden soll.</p> <p>Im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom 26.01.2022 OB 5.2 Raum Pilatus⁵ sind die für den Halbstundentakt über den Brünig notwendigen Kreuzungsstellen aufgeführt (z.B.</p>	

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Ewil), unter den betroffenen Gemeinden ist auch Giswil genannt. Weiter ist darin zu lesen: "Das eidgenössische Parlament stimmte am 21. Juni 2019 dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Angebotsausbau gefällt."</p> <p>Daher erwarte ich künftig längere Wartezeiten an diesem Niveauübergang, insbesondere zur HVZ mit zunehmender Trennwirkung für den MIV zwischen dem Gebiet um den Bahnhof und Diechtersmatt zum ESP Gorgen.</p> <p>Neben jener in Alpnachstad ist dies die einzige mir bekannte niveaugleiche Kreuzung der Schweizerischen Hauptstrasse 4 mit dem Bahntrasse im Kanton Obwalden.</p> <p>Es besteht im Gegensatz zu Alpnachstad (A8) oder Sarnen (Unterführungen) keine nahegelegene Umfahrungsmöglichkeit, sodass auch Rettungswagen im Einsatz aufgehalten werden (wie am 10. April 2023).</p>	

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
46	Hansruedi Abächerli	Siedlungsrand Sonderbauzone Raststätte	<p>Die Sonderbauzone Raststätte ist insbesondere im nördlichen Bereich neu mit dem «Siedlungsrand einsehbar» markiert.</p> <p>Was will man mit der Bezeichnung «Siedlungsrand einsehbar» erreichen? Ich entnehme aus den Unterlagen, dass mit dieser Bezeichnung am Siedlungsrand bei Bauvorhaben eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll. Aus meiner Sicht müssten, je nach Zone oder Ort, verschiedene Kriterien für den Siedlungsrand gelten. Diesem Umstand wird zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. So ist bei der Sonderbauzone Raststätte sicher ein Bau erwünscht, welcher von der Autobahn her gut einsehbar und auffällig ist. An anderen Orten ist jedoch genau das Gegenteil erwünscht.</p> <p>Im Weiteren wird es mit der Quartierplanpflicht möglich sein, das öffentliche Interesse genügend zu wahren.</p> <p>Ich bitte dich daher, den Siedlungsrand als Qualitätsanspruch in der «Sonderbauzone Raststätte» zu entfernen.</p>	<p>Den Siedlungsändern ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken: einerseits aus ortsbaulicher Sicht, andererseits im Hinblick auf Ökologie und Vernetzung. Auf Stufe Masterplan werden wichtige Siedlungsänder markiert, im Rahmen der OP-Revision werden allfällige Massnahmen und Vorschriften geprüft und umgesetzt. Als Grundlage für das Leitbild 2015 (LRE) wurde eine umfassende Analyse der Siedlungsänder gemacht, die im Rahmen des MP überprüft wurde. Die bezeichneten einsehbaren Siedlungsänder werden als wichtige Grundlage für die OP-Revision beibehalten.</p> <p>→ Nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
47	Pro Natura	Allgemeine Bemerkung	<p>Wir begrüßen insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die geplante nachhaltige Entwicklung (L1.1 – L1.5 und M1.1 – M1.3) • Bekenntnis zur Erhöhung der Versorgung mit erneuerbarer Energie (Z24) • Die Entwicklung nach innen (L2.1-L2.3 und M1.1 – M1.2) • Förderung des Öffentlichen und Langsamverkehrs (L5.1 und L5.5 und M5.1 und M5.7) • Förderung von Vernetzungsprojekten und damit die Artenvielfalt und die landschaftliche Vielfalt zu erhalten und zu fördern (M6.4 – M6.8) <p><i>Hinweis: Wir empfehlen sehr diese Massnahmen mit der kantonalen Planung der Ökologischen Infrastruktur abzustimmen. Zuständig beim Kanton ist das Amt für Wald und Landschaft, Kontakt: Müller Priska (Abteilungsleiterin Wald und Natur / Kreisforstingenieurin Kerns & Sarnen)</i></p> <p><i>Kerstin Schollenbruch (wissenschaftliche Sachbearbeiterin Natur und Landschaft)</i></p>	Kenntnisnahme

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Folgende Punkte sind uns negativ aufgefallen und sollten geändert und/oder ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fliessgewässer als wertvolle Lebensräume sowie die bestehenden Schutzgebiete fehlen im Kapitel 4.6 Natur und Landschaft</i> • <i>Im Kapitel 4.1 Nachhaltige Entwicklung fehlen konkrete Massnahmen, um der Klimaerwärmung zu begegnen und die Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum wird nicht erwähnt.</i> 	<p>Nicht berücksichtigt, da kommunales Biodiversitätskonzept vorhanden.</p>
48	Pro Natura	Unzureichende Massnahmen zum Umgang mit dem Klimawandel sowie Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum L1.4, M1.3	<p>Im ganzen Masterplan finden wir wenig Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel. Die Klimaveränderung ist unserer Meinung nach aber ein Thema, das gravierende Auswirkungen hat und sowohl die gesellschaftliche, wirtschaftliche als auch ökologische Entwicklung stark beeinflusst. Dies sollte in den entsprechenden Kapiteln ergänzt werden. Während unter Punkt L1.4. von hitzeangepasster Siedlungsentwicklung die Rede ist, wird bei der entsprechenden Massnahme unter M1.3 wenig darauf eingegangen.</p>	<p>Die Gemeinde hat sich mit der hitzeangepassten Siedlungsentwicklung auseinandergesetzt und wird im Rahmen der OP-Revision entsprechende Bauvorschriften prüfen und umsetzen. Mit den übergeordneten Klimastrategien und Mustervorschriften auf Stufe Bund und Kanton sind umfassende Grundlagen vorhanden.</p> <p>Kennntnisnahme, nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>M1.3. Die Gemeinde fördert klimafreundliches Bauen und begrenzt den Versiegelungsanteil des Bodens. Die Gemeinde fördert die Begrünung mit einheimischen Arten im Siedlungsgebiet. Auf den Gemeindeeigenen Flächen nimmt sie ihre Vorbildfunktion wahr und setzt sich für eine naturnahe Umgebungsgestaltung ein.</p> <p>L1.6. Die Gemeinde setzt sich aktiv für den Erhalt und die Förderung der Biodiversität im Siedlungsgebiet ein.</p> <p>M1.4. Die Gemeinde setzt sich für die Biodiversitätsförderung im Siedlungsgebiet sowie die Vernetzung wertvoller Lebensräume ein. Dabei übernimmt die Gemeinde auf ihren eigenen Flächen ihre Vorbildfunktion wahr.</p>	<p>Kenntnisnahme, Vorschlag zur Formulierung wird nicht berücksichtigt</p> <p>Biodiversitätskonzept ist vorhanden und M 2.9 weist darauf hin → nicht berücksichtigt</p> <p>Biodiversitätskonzept ist vorhanden und M 2.9 weist darauf hin → nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
49	Pro Natura	Überbauung Rüteli	<p>Das Gebiet Rüteli erscheint uns von der Lage her nicht geeignet für eine Bauzone. Vielmehr sollte hier über eine Auszonung nachgedacht werden und dementsprechend auch so im Masterplan vermerkt werden.</p>	<p>Durch die Zuweisung des Gebiets Rüteli zur Kategorie 'Gebiete mit landschaftlich angepasster Bautätigkeit' wird der Lage Rechnung getragen. Eine bauliche Weiterentwicklung und Verdichtung wird verhindert, nur eine moderate Erneuerung im Bestand bleibt möglich und wird angestrebt. Ausserdem wird besonderer Wert auf die Siedlungsrandgestaltung gelegt. → nicht berücksichtigt</p>
50	Pro Natura	Natur und Landschaft	<p>Das Kapitel 4.6 Natur und Landschaft ist stark auf das Kulturland ausgerichtet. Wichtige Aspekte wie Fliessgewässer und bestehende Schutzgebiete fehlen. Wir beantragen, den Masterplan mit folgenden Punkten zu ergänzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hochwasserschutzprojekt und Revitalisierung Grossloui und Dreiwässerkanal <p>Die Grossloui ist ein Gebirgsbach mit einem hohen Gefahrenpotential einerseits, andererseits beherbergt dieser Bach wichtige Habitate z. B. eine Aue von nationaler Bedeutung. Dem Dreiwässerkanal, welcher auf die Loui folgt, wird ein grosses ökologisches Potential zugesprochen (Strategische Planung Revitalisierung der Fliessgewässer 2014 – 2033, S. 56 /</p>	<p>Diese Anliegen werden im kant. Richtplan vorgegeben und werden im Masterplan nicht nochmals aufgeführt. → nicht berücksichtigt</p> <p>Der Kanton hat die Hoheit über die Gewässer und alles, was sich ausserhalb der Bauzone befindet. Die Gemeinde kann nur sehr begrenzt Einfluss nehmen.</p> <p>Um verschärfend beim Kanton einzuwirken, besteht</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Untersuchungen zur Sarner Seeforelle, 2019). Dieses Potential wird umso höher, wenn die Aue in der Laui wieder besser an den Sarnersee angebunden wird. Das geplante Hochwasserschutzprojekt in der Laui, sowie das Revitalisierungsprojekt im Dreiwässerkanal (vorgesehen in der Periode 2024 – 2033, Strategische Planung Revitalisierung der Fliessgewässer 2014 – 2033, S.) müssen im Masterplan aufgenommen werden. Der Platz für diese Generationenprojekte muss in der Siedlungsentwicklung integriert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Aufwertung Schulhausbach, Bluwelbach und Schibenriedbach</i> <p>Die drei Zubringer vom Dreiwässerkanal; Schulhausbach, Bluwelbach und Schibenriedbach haben eine wichtige Funktion für die Reproduktion der Seeforellen. Die Reproduktion funktioniert allerdings nur, weil die Fischer jedes Jahr Kies in die Bäche schütten. Eine Revitalisierung dieser Bäche ist dringend notwendig und in der kantonalen Revitalisierungsplanung auch so vorgesehen (Strategische Planung Revitalisierung der Fliessgewässer 2014 – 2033)</p>	kein Handlungsbedarf. → nicht berücksichtigt

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Schibenriedbach: ökologisches Potential gross, Zeitraum 2014 – 2033, S. 59 in der der Planung Revitalisierung Schulhausbach: ökologisches Potential mittel, gross, Zeitraum 2014-2033, S. 58 in der der Planung Revitalisierung Bluwelbach: Vorgesehen im Hochwasserschutzprojekt Grosse Laui, S.30 in der der Planung Revitalisierung</p> <p>Diese Aufwertungsprojekte sollen in den Masterplan aufgenommen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Delta Dreiwässerkanal</i> <p>Die Aufweitungen im Dreiwässerkanal ergeben ein riesiges Potential für die Bildung eines Deltas im Sarnersee. Wie positiv sich die Wiedererstellung von Deltas in der Landschaft bemerkbar machen, kann man sehr schön im Alpnacher Becken bei der Mündung der Sarneraa und bald auch bei der Mündung der Kleinen Schliere beobachten bzw im Sarnersee beim Einfluss der kleinen Melchaa. Diese Gelegenheit sollte sich Giswil nicht entgehen lassen und dieses Potential im Masterplan aufzeichnen und in die Siedlungsentwicklung integrieren.</p>	<p>Bei der Laui ist man seit 30 Jahren am Planen, zwischenzeitlich war ein Projekt bewilligt, musste aufgrund von Gesetzesänderungen wieder überarbeitet werden. Jetzt ist man wieder seit 10 Jahren am Planen und steht immer noch in der Konzeptphase. Unvorstellbar, dass in den nächsten 10 Jahren ein realisierbares Projekt vorliegt. → nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<ul style="list-style-type: none"> • <i>Bestehende Schutzgebiete sind auf den Plänen des Masterplans nicht ausgewiesen und werden auch im Bericht nicht erwähnt.</i> <p>Die Schutzgebiete Schwerzbachried und Usser Allmend sowie die Aue von nationaler Bedeutung sind ökologisch äusserst wertvolle Gebiete, zu denen besonders Sorge getragen werden muss. Die Schutzgebiete sollen in den Karten des Masterplans aufgenommen werden.</p> <p>Zusätzliche Massnahmen zur Aufwertung und Qualitätssicherung der bestehenden Schutzgebiete werden formuliert. Beispielsweise die Vernetzung der beiden Schutzgebiete Schwerzbachried und Usser Allmend durch Aufwertungen entlang dem Rütibach und Tschachenbächli.</p>	<p>Auch die Schutzgebiete liegen in der Hoheit des Kantons. Die Gemeinde könnte nur verschärfend Einfluss nehmen, dazu besteht jedoch aktuell kein Handlungsbedarf. → nicht berücksichtigt</p>
51	Verena Berchtold, Erich Häfliger	Bedeutung und Funktion der Ortsteile 3.2.3	<p><i>«Bereits im LRE von 2015 wurden die Ortsteile mit ihren Bedeutungen und Funktionen ausführlich beschrieben. Diese Beschriebe haben nach wie vor Gültigkeit und wurden im Rahmen der aktuellen Masterplanung weiter geschärft. Die Ortsteile mit speziellen Funktionen sind nachfolgend aufgeführt, bei allen weiteren Quartieren handelt</i></p>	<p>Im Zentrum stehen die Funktion und Aufgabe des Zentrums im Vordergrund. Die Gebäude sollen sich vom Erscheinungsbild her gut eingliedern. Die ländliche Baukultur wird an verschiedenen Stellen im Masterplan gesichert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L3.1: «Die Siedlungsqualität wird gefördert. Die dazu erforderlichen Massnahmen werden

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p><i>es sich um ländliche Wohn- und Ferienhausgebiete.«</i></p> <p>Frage: Im Richtplan ist Giswil als ländliche Gemeinde dargestellt inkl. Zentrum. Wie wird das ländliche Bauen in der Zentrumsentwicklung berücksichtigt?</p>	<p>auf das öffentliche Interesse abgestimmt.»</p> <ul style="list-style-type: none"> • M3.5: «Die Baukultur im Siedlungsgebiet wird mit geeigneten Instrumenten gefördert. Dafür eignen sich: [...]»
52	Verena Berchtold, Erich Häfliger	Historische Kerne 3.2.4	<p><i>«Zu den «historischen Kernen» gehört der siedlungsgeschichtliche und denkmalpflegerisch wertvolle Bestand der Siedlungen. Diese sind aufgrund des grossen Anteils an historischer Bausubstanz und der schönen Ortsbilder für Bevölkerung und Gäste besonders identitätsstiftend und erlebenswert. Die historischen Kerne sind gut an den öffentlichen Verkehr angebunden und weisen ein Angebot an Versorgungseinrichtungen auf. In diesen Gebieten bestehen hohe Schutzanforderungen. Denkmalschützerische Interessen sind hier oft höher zu gewichten als das Interesse an einer Verdichtung. Es wird eine Raumnutzerdichte von mind. 100 Raumnutzern/ha angestrebt.»</i></p> <p>Frage: Widerspruch mit vorangehendem Text. Was geht vor? Baukultur oder Verdichtung?</p>	<p>Im kantonalen Richtplan wurde für Giswil kein historischer Kern definiert. Gemäss ISOS haben wir ein Ortsbild von nationaler Bedeutung von der Kirche Rudenz bis zur Burgruine Rudenz. Die Vorgaben sind klar. Die Charakteristik der Siedlungstypen stammt aus dem kantonalen Richtplan und wird in den Masterplan übernommen, eine Änderung ist daher nicht möglich. → nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
53	Verena Berchtold, Erich Häfliger	Ortsbildschutz 3.2.5	<p><i>Bezüglich Dorfbild und geschützten Bauten sind in Giswil hauptsächlich die Ortsteile Rudenz und Kleinteil relevant. Rudenz besitzt gemäss Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ein Ortsbild von nationaler Bedeutung und verfügt durch die Anordnung und Stellung der Altbauten über eine räumliche Qualität, ausserdem befinden sich wichtige öffentliche Bauten wie die Kirche und das Pfarrhaus in Rudenz. Der Ortsteil Kleinteil weist ein Ortsbild von regionaler Bedeutung auf (Weiler).</i></p> <p>Frage: Warum sind die geschützten Bauten, Baumallen (Schulhaus Kirche) nicht im Konzeptplan dargestellt?</p>	<p>Auf die Darstellung geschützter Bauten und Bäume/Alleen wird gesamthaft verzichtet, da diese bereits durch die übergeordnete Gesetzgebung oder die Nutzungsplanung gesichert sind; der Fokus liegt auf dem Konzeptinhalt. Die Baumallee nach der gedeckten Brücke zum Schulhaus ist jedoch nicht geschützt.</p> <p>→ Nicht berücksichtigt</p>
54	Verena Berchtold, Erich Häfliger	Öffentlicher Raum und Freiraum 3.2.7	<p><i>Auf der Basis bestehender Planungsinstrumente und örtlicher Gegebenheiten wurden prägende Freiräume und öffentliche Plätze lokalisiert, die der Bevölkerung als Aufenthaltsräume dienen. Aus Sicht der Landschaft und der ökologischen Vernetzung wurden attraktive Grün- und Vernetzungskorridore wie Hecken und Gewässerachsen, die für das Zusammenspiel von Landschaft und Siedlungsgebiet relevant sind, festgehalten. Prägend sind vor allem die Plätze und Grünflächen im Ortsteil Rudenz um Kirche und Friedhof herum sowie im Ortsteil Durnacheli die grossen Sport- und Freizeitflächen.</i></p>	

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Frage: Auf der Karte ist nur eine Legende für attraktive Grünkorridore und Vernetzungselement. Hecken, Bäume, Freiräume, Prägender Freiraum fehlen auf der Karte. Laut Karte ist z. B.: Die Bepflanzung um die Kehrrichtsammelstelle gleich zu werten wie der Fussweg über den Damm vom Bahnhof zu der gedeckten Holzbrücke? etc. Wo ist Baumallee zwischen Schulhaus und Kirche?</p>	<p>Die Kartenlegenden der Analysekarte und des Konzeptplans führen sowohl «attraktive Grünkorridore und Vernetzungselemente» als auch «prägender Freiraum» auf. Zu beiden Legendeninhalten finden sich Karteninhalte. Diverse Objekte sind bereits durch die übergeordnete Gesetzgebung oder die Nutzungsplanung geschützt. Im Rahmen der OP-Revision werden weitere Schutzmassnahmen und Festlegungen zur Sicherung prägender Freiräume und Einzelobjekte gemäss ihrer Funktion geprüft. Die Baumallee ist keine geschützte Allee und muss, sofern das Wasserbauprojekt Laui einmal umgesetzt und die Strasse zum Schulhaus saniert und verbreitert wird, neu definiert werden.</p>
55	Verena Berchtold, Erich Häfliger	Innenentwicklung 3.3.1 Quartieranlysen	<p>«Um das Potenzial der Innenentwicklung in den einzelnen Quartieren zu bestimmen, Entwicklungsziele abzuleiten, die passende Innenentwicklungsstrategie und konkrete Massnahmen festzulegen, hat eine quartierweise Analyse der Gemeinde stattgefunden. Zentrale Elemente der Analyse bilden das Gebäudealter der vorhandenen Bebauung, die Altersstruktur der Wohnbevölkerung sowie verschiedene Dichtewerte. Die Raumnutzerdichte bezeichnet das Verhältnis aus</p>	<p>Die Quartieranalyse dient als Grundlage für die anschliessende OP-Revision und die Revision der Bauvorschriften; die dazu notwendigen Merkmale wurden untersucht. Die Geschichte der baulichen Entwicklung wird im Hinblick auf die bestehende und gewachsene Gebäudestruktur berücksichtigt. Aus dieser werden die neu zu definierenden Gebäudegrössen in den Quartieren sowie die gewünschten Quartierbilder im BZR abgeleitet Bezüglich Ortsbildschutz macht M 2.8 dazu</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p><i>der Summe der Anzahl EinwohnerInnen und Vollzeitäquivalente und der Fläche pro Hektar. Sie werden mit den Zielwerten der Siedlungstypen gemäss kantonalem Richtplan verglichen. Auch die BewohnerInnen- und Beschäftigtendichte liefern wichtige Erkenntnisse zum Innenentwicklungspotenzial eines Quartiers. «</i></p> <p>Frage: Die Analyse greift zu kurz. Wie sieht es aus mit der Geschichte des Ortes?</p>	Vorgaben.
56	Verena Berchtold, Erich Häfliger	Öffentliche Infrastruktur und Versorgung 3.4	<p><i>«Der Bestand und der künftige Bedarf an öffentlichen Bauten und Anlagen wurde analysiert. Gemäss Kapitel 3.3.2 sind in Giswil sämtliche Flächen der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen vollständig bebaut, weitere Flächen werden aktuell und in naher Zukunft keine benötigt. In der Zone für Sport- und Freizeitanlagen sind noch Reserven vorhanden, aber auch hier besteht kein Handlungsbedarf. «</i></p> <p>Frage: Wo gehen die Kinder von den 7 Kindergärten zukünftig zur Schule?</p>	Es werden 6 Kindergärten sein. Für die zwei zusätzlichen Kindergärten wurde der Kredit für die Aufstockung bereits vom Volk bewilligt. Ausführung Ostern 2025. Der Schulraum ist aus heutiger Sicht ausreichend.

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
57	Verena Berchtold, Erich Häfliger	Tourismus und Freizeit 3.7	<p><i>Im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision von 2017 wurden alle touristischen und Freizeitnutzungen grundeigentümergebunden gesichert. Aktuelle Projekte und die Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur betreffen vor allem die Förderung des Ganzjahrestourismus. Eine zweckmässige Umsetzung muss im Rahmen der auf den Masterplan folgenden Ortsplanungsrevision geprüft werden. Folgende Strukturen in Bezug auf Tourismus und Freizeit sind für die Gemeinde Giswil von besonderer Bedeutung: Skigebiet Mörlialp, Campingplatz, Panorama-Terrasse, Landhaus, Kraftwerk Unteraa und die Aue Lau.</i></p> <p>Frage: Themenwege fehlen in der Konzeptkarte (Naturlehrpfad, Schachersepliweg etc.) Touristische Attraktion; eine Tankstelle? (Steibiwasserfall, Burgruine aus dem 12 Jh., Kirchen aus dem 19 Jh., etc.</p>	<p>In der Massnahme M7.1 «Den Talboden in die Naherholung einbeziehen» wird bewusst auf eine Aufzählung verzichtet und der Fokus auf den Talboden als Ganzes gelegt. Es würde immer etwas geben, das man noch aufführen müsste, z. B. die alte Kirche!</p>
58	Verena Berchtold, Erich Häfliger	Siedlungstypen 4.2.1	<p>Frage: Warum sind die Gebiete mit historischen Kernen nicht aufgeführt?</p> <p><i>W/M 2 Benzenmatt:</i></p> <p>Frage: Inwiefern wurde das ISOS berücksichtigt?</p>	<p>Der kantonale Richtplan weist in Giswil kein Gebiet dem Siedlungstyp 'historische Kerne' zu, daher werden sie nicht aufgeführt. Das ISOS wird im Abs. 3.2.5 als Grundlage berücksichtigt, Rudenz ist unter Abs. 4.3.2 als Gebiet mit anspruchsvollen Planungsaufgaben und Entwicklungsgebiet Nr. 4 bezeichnet,</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
				eine erste umfassende Interessenabwägung wird ergänzt Die Siedlungsqualität der Ortsbilschutzgebiete Rudenz und Kleinteil wird mit Massnahme M2.8 gesichert.
59	Verena Berchtold, Erich Häfliger	Ortsbilschutz 4.2.5	L.2.11 Traditionelle Bauten und neuzeitliche Bauweisen werden gefördert. Frage: Werden alle Bauten und Bauweisen gefördert?	Von einer Differenzierung wird abgesehen generell werden folglich sowohl traditionelle Bauten als auch neuzeitliche Bauweisen gefördert. Im Vordergrund steht das Bewahren der historischen Baustruktur, wo noch vorhanden, wobei moderne architektonische Lösungen ermöglicht werden sollen, sofern sie sich gut in die bauliche Umgebung einordnen. Vorbehalten bleiben die Grundsätze und Qualitätssicherung in Kapitel 4.3.1
60	Verena Berchtold, Erich Häfliger	Innenentwicklung 4.3	Bewahren und Erneuern Ziele Pflege, Erhalt und qualitative Aufwertung bestehender historischer Bausubstanz, vor allem von identitätsstiftenden Bebauungen und Freiräumen. Frage: Warum sind die benannten Elemente nicht auf der Karte ersichtlich.	Die Zuweisung des Strategieansatzes ist im Rahmen der Quartieranalyse erfolgt und in den Quartiersteckbriefen in Anhang A des Berichts ersichtlich. Die prägenden identitätsstiftenden Bauten sind bereits in der rechtsgültigen Nutzungsplanung bezeichnet und geschützt, daher wird auf die Bezeichnung im Masterplan verzichtet.

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
61	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Allgemein	<p>Im Allgemeinen stellen wir fest, dass der Masterplan aufgrund einer sorgfältigen Analyse erstellt worden ist. Die klare Struktur und Gliederung des Berichts begrüßen wir. Es freut uns, dass die Gemeinde den Masterplan erstellt hat und so umsetzen will.</p> <p>Schweizweit werden Fuss- und Veloverkehr, insbesondere innerorts, vermehrt und konsequenter gefördert. Dabei spielen die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und Aufenthaltsqualität (u.a. Lärm) eine grosse Rolle. In Giswil haben sich Teile der Verkehrsinfrastruktur seit den 60er Jahren im Grundsatz nicht entwickelt. Dadurch ist ein Nachholbedarf entstanden.</p> <p>Zeitgemässe, menschen- und umweltfreundlichere Siedlungsplanung verlangt eine konsequente Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV, damit die Dorfattraktivität für die Lokalbevölkerung und Besuchende, die Siedlungsverträglichkeit und die Wohn- und Aufenthaltsqualität in jedem Quartier oder jedem Ortsteil erhöht werden können.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Kapitel 4.5 wird die Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs festgehalten.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Lebenswerte Städte und Dörfer gibt es nicht einfach so, diese müssen geplant und von Verwaltung und Politik konsequent gefördert werden. Raumplanerische sowie verkehrsplanerische Massnahmen spielen dabei eine bedeutende Rolle. Auch sind Massnahmen beim Verkehr, die Bezug auf die Energie- und Klimakrise nehmen, aktuell und notwendig. Die im kantonalen Gesamtverkehrskonzept definierte Strategie ist auch lokal umzusetzen (4V-Prinzip): Verkehr vermeiden, verlagern, verträglicher gestalten, Mobilitätsangebote miteinander vernetzen.</p> <p>Detailliert finden Sie nachstehend unsere Rückmeldungen zu den einzelnen Punkten.</p>	
62	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Grundlagen	<p>Antrag: Das Kapitel zu den Grundlagen soll ergänzt werden.</p> <p>Begründung: Die gesetzlichen Grundlagen sollen erwähnt werden. Kanton und Bund machen Vorgaben für die Erarbeitung des Masterplans. Insbesondere existieren auf Bundesebene eine Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung sowie eine neue</p>	<p>Es wird darauf verzichtet, zu jedem Thema umfassende Grundlagen aufzuführen. Die gesetzlichen Grundlagen zum Verkehr werden im Verkehrsrichtplan detailliert aufgelistet. Nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			Velogesetzgebung, die ebenfalls relevant sind und erwähnt werden sollten.	
63	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Gesamtverkehrskonzept GVK	<p>Antrag: Der Masterplan soll mit dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons abgeglichen und entsprechend ergänzt werden. Weiter soll das GVK im Kapitel Grundlagen erwähnt werden.</p> <p>Begründung: Das umfassende und zukunftsweisende GVK des Kantons ist bei Siedlungs- und Verkehrsfragen relevant und muss in die Gemeindeplanungswerke einfließen.</p>	Das GVK wird als relevante Grundlage in die Revision des Verkehrsrichtplans einfließen. Nicht berücksichtigt
64	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Kantonales Energie- und Klimakonzept	<p>Antrag: Der Masterplan soll eventuell ebenfalls mit dem kantonalen Energie- und Klimakonzept abgeglichen und entsprechend ergänzt werden. Weiter soll das Konzept im Kapitel Grundlagen erwähnt werden.</p> <p>Begründung: Das kantonale Energie- und Klimakonzept muss in die Gemeindeplanungswerke einfließen.</p>	Die Zielvorgaben wurden geprüft und abgestimmt. Auf eine umfassende Berücksichtigung wird verzichtet. Nicht berücksichtigt

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
65	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Allgemeines	<p>Antrag: Anstelle «Langsamverkehr» ist konsequent «Fuss- und Veloverkehr» einzusetzen.</p> <p>Begründung: Der Begriff «Langsamverkehr» ist nicht mehr zeitgemäss. Ausserdem führt der Begriff zu ungenauen Aussagen, da nicht klar ist, ob Fussverkehr oder Veloverkehr oder beides gemeint ist.</p>	Berücksichtigt
66	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Bemerkungen	Um Wiederholungen zu vermeiden, gibt es teilweise Anträge, die ohne Begründung verfasst worden sind. Wir bitten um Verständnis.	Kenntnisnahme
		Verkehr Mobilität 3.5	<p>Wir stellen fest, dass im Vergleich zu anderen Bereichen die Analyse im Bereich «Verkehr und Mobilität» quasi nicht existent oder kaum ausgeführt ist.</p> <p>Antrag: Das Analyse-Kapitel 3.5 Verkehr und Mobilität ist u. a. mit Aussagen zu folgenden Themen zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fussverkehr - Veloverkehr inkl. Veloparkierung - Schulwege - Öffentlicher Verkehr 	Die Themen Verkehr und Mobilität sind im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision von 2017 bereits umfassend analysiert und im Entwurf des Verkehrsrichtplans umgesetzt worden. Bei der Erarbeitung Masterplan ist wiederum eine Überprüfung der Aussagen des Verkehrsrichtplans erfolgt. Auf eine Ergänzung des Kapitels 3.5 wird

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<ul style="list-style-type: none"> - Motorisierter Individualverkehr (MIV) inkl. MIV-Parkierung (inkl. Bewirtschaftung) - Verkehrssicherheit und Siedlungsverträglichkeit (Gestaltung, Verkehrsberuhigung usw.) - Bestimmungen des Bau- und Zonenreglements - Abgleich mit den kantonalen Gesamtverkehrskonzept und Energie- und Klimakonzept - Modalsplit und kombinierte Mobilität <p>Begründung: Aufgrund der sehr engen Verbindung zwischen Siedlung und Verkehr vermissen wir die entsprechenden Grundlagen und eine fundierte Analyse betreffend Verkehr und Mobilität oder klare Aussagen dazu.</p> <p>Präzisierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist nur mit einer umfangreichen Analyse im Verkehrs- und Mobilitätsbereich möglich. - Fussverkehr darf nicht auf Wanderwege reduziert werden (Teilbereich). 	daher verzichtet. → nicht berücksichtigt

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<ul style="list-style-type: none"> - Betreffend Veloverkehr weisen wir auf das Bundesveloweggesetz (VWG), welches seit Januar 2023 in Kraft ist. Das Gesetz sieht vor, dass das Velowegnetz geplant und gebaut werden muss. - Offensichtlich hat noch keine systematische Schulwegüberprüfung stattgefunden. Mit einem Mobilitätskonzept Schule (www.mobilitaetskonzept-schule.ch) kann dies nachgeholt werden, denn nur eine sorgfältige Ist-Analyse ermöglicht anschliessend eine sinnvolle Planung und Realisierung 	Ist mit M 5.7 vorgesehen
67	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Nachhaltige Entwicklung 4.1	<p>Gemeinden unterschätzen oft die Möglichkeiten, worüber sie verfügen, um bei Verkehrs- und Mobilitätsfragen eine nachhaltige Entwicklung zu fördern.</p> <p>Auch als Energiestadt-Mitglied gibt es in diesem Bereich Möglichkeiten und Verpflichtungen.</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Kampagnen M1.x Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs fördern.</p> <p>Begründung: Eine gute Infrastruktur und sichere Bedingungen (siedlungsverträgliche Strassen) sind grundlegende</p>	<p>Mit L 5.5 ist die Schaffung attraktiver Wege für den Fuss- und Veloverkehr bereits berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Voraussetzungen für einen attraktiven Fuss- und Veloverkehr. Daneben soll der Fuss- und Veloverkehr zusätzlich durch Kampagnen gefördert werden. Beispiele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programm «clever unterwegs im Fussverkehr» der Albert Koechlin Stiftung (AKS): https://www.cleverunterwegs.ch/fussverkehr - Kampagnen von Pro Velo: Cyclomania, bike to work, Bike2school, Defi Velo, ...: www.pro-velo.ch - Kampagne vom VCS Verkehrs-Club der Schweiz: - zu Fuss zur Schule, Walk to school, Pedibus, Velobus, ...: - https://www.schulwege.ch/ - Programm «clever unterwegs im Veloverkehr» der Albert Koechlin Stiftung (AKS): Defi Velo https://www.cleverunterwegs.ch/veloverkehr (Modul 4) <p>Bemerkung: Dank gezielten Massnahmen und Kampagnen wird u.a. ein sicherer und sinnvoller Schulweg gefördert. Dies hilft am besten, die unnützen und gefährlichen Elterntaxis zu verhindern. Die Fuss- und Veloverkehrsförderung in den Schulen erachten wir als zentral.</p>	<p>Nicht berücksichtigt. Welche Einzelmassnahmen noch nötig und machbar sind, wird überprüft.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>klimafreundlich mit dem Cargovelo statt mit dem Auto oder Kleintransporter erledigt werden. Programm «clever unterwegs im Veloverkehr» der Albert Koechlin Stiftung (AKS): E-Cargobike (E-Cargovelo) https://www.cleverunterwegs.ch/veloverkehr (Modul 3)</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Mobilitätsstationen M1.x Mobilitätsstationen an zentralen Standorten und in Quartieren einrichten.</p> <p>Begründung: Ein Fahrzeug-Sharing-Angebot gehört heutzutage ebenfalls zum Mobilitätsgrundangebot einer zukunftsorientierten Gemeinde und sollte ausgebaut werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobility: https://www.mobility.ch <p>Die Mobility Genossenschaft stellt ihren 245'000 Kundinnen und Kunden 2'950 Fahrzeuge an 1'540 Standorten in der Schweiz in verschiedenen Fahrzeug-Kategorien rund um die Uhr zur Verfügung.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsstationen: https://www.cleverunterwegs.ch/quartier 	<p>Mobility wurde zwei Jahre getestet und gefördert. Sehr geringe Nachfrage, wer läuft zu Fuss eine Stunde vom Kleinteiler-, Grossteiler- oder Rudenzerberg zum Mobility-Auto, um mit diesem anschliessend weiterzufahren?</p> <p>Es wäre enorm wünschenswert, wenn man Stadt und Land differenzieren könnte.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Die Albert Koechlin Stiftung (AKS) lädt Partner ein, im eigenen Quartier Mobilitätsstationen einzurichten. Die Mobilitätsstation macht es Bewohnerinnen und Bewohnern leicht, für jede Fahrt das geeignete Fortbewegungsmittel mit einer einzigen App zu wählen.</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Mobilitätsmanagement M1.x Bei grösseren Firmen und bei Verwaltung und verwaltungsnahen Betrieben (Altersheim, ...) ist ein Mobilitätsmanagement einzuführen.</p> <p>Begründung: Das Mobilitätsmanagement ist eine wichtige Dimension der modernen Verkehrsplanung. Dadurch wird das individuelle Mobilitätsverhalten zielorientiert beeinflusst und der Verkehr gestaltet, noch bevor dieser entsteht. Es ist somit eine effiziente und sinnvolle Lenkungs-massnahme.</p> <p>- Programm «clever unterwegs im Unternehmen» der Albert Koechlin Stiftung (AKS): https://www.cleverunterwegs.ch/unternehmen</p>	<p>Im BZR bereits vorhanden</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
68	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Siedlungsentwicklung 4.2 Arbeiten 4.2.4	<p>Antrag: neue Massnahme: Mobilitätsmanagement M2.x Bei Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben wird das Mobilitätsmanagement gefördert und womöglich gefordert.</p> <p>Begründung: Siehe oben.</p>	Im BZR bereits vorhanden
69	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Öffentlicher Raum und Freiraum 4.2.6	<p>Antrag: neue Massnahme: Siedlungsverträglichkeit der Verkehrsinfrastruktur M2.x Die Siedlungsverträglichkeit der Verkehrsinfrastruktur wird erhöht, damit eine möglichst hohe Aufenthalts- und Lebensqualität ermöglicht wird.</p> <p>Begründung: Eine hohe Aufenthaltsqualität in den diversen Ortsteilen wird durch siedlungsverträgliche Strassen erreicht. Die entsprechende Gestaltung, die Verkehrsberuhigung usw. haben einen positiven Einfluss auf die Gesundheit (weniger Lärm), die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität.</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Verkehrsberuhigung M2.x Verkehrsberuhigung wird konsequent umgesetzt.</p> <p>Begründung:</p>	<p>In den Wohngebieten Durnacheli, Diechtersmatt gilt bereits heute Tempo 30. → nicht berücksichtigt</p> <p>Nicht berücksichtigt, siehe oben</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>In allen Dorfteilen soll innerorts Tempo 30 zum Standard werden. Gewisse Orte (Bahnhofvorplatz z.B.) und diverse Quartierstrassen sollen zu Begegnungszonen werden.</p> <p>U.a. auf der Brünigstrasse soll eine Verkehrsberuhigung erfolgen (Begegnungszone, Tempo 30-Zone). Verkehrsberuhigungen bringen Lebensqualität für die Wohnbevölkerung und erhöhen die Verkehrssicherheit für alle.</p>	<p>Bereits ist eine Begegnungszone vorhanden.</p> <p>Brünigstrasse ist Kantonsstrasse, Kanton plant Sanierung ab 2028/29. In diesem Zusammenhang wird zusammen mit dem Kanton die richtige Lösung angestrebt.</p>
70	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	4.3 Innentwicklung Quartierpläne 4.3.4	<p>Bemerkung: Quartierpläne sollen als Instrument für das Fördern oder Fordern diverser sinnvoller Massnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität eingesetzt werden, z.B. Mobilitätsmanagement, Veloparkierung oder Mobilitätsstation.</p>	Wird im BZR teilweise verlangt, daher kein Handlungsbedarf
71	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Öffentliche Infrastruktur und Versorgung	<p>Bemerkung: Eine attraktive Veloparkierung ist bei Gebäuden der öffentlichen Hand und bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zentral und hat Vorbildcharakter.</p>	Bereits heute sind überall genügend gedeckte Veloparkplätze vorhanden. Kein Handlungsbedarf, nicht berücksichtigt.
72	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Abstimmung Siedlung und Verkehr 4.5.1	<p>Antrag: L 5.1 Für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung setzt sich die Gemeinde ein für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, die gute Erschliessung der verschiedenen Siedlungsgebiete sowohl</p>	<p>Ist sicher im Interesse der Gemeinde, wenn es so geschrieben wird, verpflichtet es auch.</p> <p>Teilweise berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Antrag: L 5.2 Mittels Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung wird die Brünigstrasse so aufgewertet, dass sie ihrer Funktion als Zentrum für Wirtschaft und Versorgung gerecht wird und die störende Trennwirkung reduziert und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.</p> <p>Begründung: Eine optimale Gestaltung ist nur mit entsprechenden verkehrsberuhigenden Massnahmen (Begegnungszone, Tempo 30-Zone) sinnvoll. Die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit und die Gesundheit (weniger Lärm) werden dadurch erhöht.</p> <p>L 5.3: Erhöhung der Sicherheit und Reduktion der Lärmbelastung auf den im Masterplan bezeichneten Strassenabschnitten (v. a. Brünigstrasse und Grossteiler Strasse).</p> <p>L 5.4: Im Zentrum wird die öV-Güteklasse B angestrebt.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt</p> <p>Keine Anpassung, Lösungen sind in Bearbeitung</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>werden. In diesem Gebiet gibt es seit Jahren einen Umsetzungsstau.</p> <p>Antrag: M 5.3 Die Gemeinde erstellt einen Verkehrsrichtplan, der den Ausbau- und Ergänzungsbedarf im Strassen- und Fuss- und Veloverkehrsnetz aufzeigt. Bestandteile sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Fuss- und Wanderwege inkl. Alltagswege, die die verschiedenen Ortsteile miteinander verbinden und die Schulwege; - die Radwege und –streifen. <p>Bemerkung: Im Bereich der Schulwege empfehlen wir eine Ist-Analyse, z.B. dank Mobilitätskonzept Schule (www.mobilitaetskonzept-schule.ch), siehe oben.</p> <p>Antrag: M 5.4 Plätze und wichtige Naherholungsgebiete sind ins Fuss- und Veloverkehrsnetz einzubinden</p> <p>Antrag: M 5.5 Die Ortseinfahrten sind im Rahmen von Erneuerungsarbeiten aufzuwerten und die Torwirkung zu verbessern.</p>	<p>Berücksichtigt, Entwurf liegt vor</p> <p>Wird vorgesehen, siehe M 5.7.</p> <p>Berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Antrag: M5.6 Die Gemeinde setzt sich für ein attraktives Ortsbus-Netz ein und realisiert Optimierungen.</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Verlagerung M5.x Die Verlagerung des MIV auf den ÖV wird gefördert.</p> <p>Begründung: Der zu erwartende Mehrverkehr in den nächsten Jahren soll gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept verlagert und verträglich gestaltet werden. Diesem Punkt ist Rechnung zu tragen.</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Rufbus-System M5.x: Die Gemeinde prüft die Einführung eines Rufbus-Systems zu Randzeiten.</p> <p>Begründung: Die Einführung eines Rufbus-Systems zu Randzeiten und/oder am Wochenende könnte sinnvoll sein. Eine Zusammenarbeit mit umliegenden Gemeinden ist denkbar. Als Rufbus-System empfehlen wir Systeme mit virtuellen Haltestellen zu berücksichtigen,</p>	<p>nicht berücksichtigt</p> <p>nicht berücksichtigt, da eine Realisierung Stand jetzt noch nicht versichert werden kann</p> <p>nicht berücksichtigt</p> <p>Nicht berücksichtigt, das Ortsbus-Netz wird bereits in M 5.6 behandelt.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>wie z.B. mybuxi (https://mybuxi.ch). Systeme, die bis vor die Türe fahren, sind wesentlich weniger effizient und deswegen kaum erfolgreich.</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Motorisierter Individualverkehr: Parkierung M5.x Eine lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung ist, sofern noch nicht erfolgt, in der ganzen Gemeinde zu realisieren.</p> <p>Begründung: Es ist nicht mehr zeitgemäss, kostenlose Parkplätze anzubieten, weil dies u.a. zu unerwünschtem Abstellen von Autos auf öffentlichen Parkplätzen führt.</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Autoarmes/autofreies Wohnen M5.x Dank zeitgemässen Bestimmungen in Bau- und Zonenreglement oder bei Quartierplanung soll das autoarme und autofreie Wohnen gefördert und gefordert werden.</p> <p>Begründung: Die sehr hohe Anzahl Pflichtparkplätze wird bei Verdichtungsprojekten zu Problemen führen. In gewissen Teilen von Giswil ist das ÖV-Angebot gut und/oder die Erreichbarkeit mit dem Velo oder zu</p>	<p>nicht berücksichtigt</p> <p>Nicht berücksichtigt, da in einer Berggemeinde schwer umsetzbar. Dorf stirbt aus, da die Leute direkt zum Grossverteiler fahren. Dort sind Parkplätze gratis und das Auto wird für den Einkauf benötigt.</p> <p>Nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Fuss gegeben. Zum grundsätzlichen Problem der Anzahl Autos und des dafür benötigten Platzes darf das Fördern von unterirdischen Autoparkplatzanlagen heutzutage nicht die Antwort sein. Vielmehr sind der Fuss- und Veloverkehr sowie der ÖV zu fördern und wie beantragt, autoarmes oder autofreies Wohnen in zentralen Lagen zu fördern und zu fordern (u.a. durch entsprechende Nutzungsplanungs- und baurechtliche Bestimmungen und Haltung der Gemeinde). Die Anzahl der Pflichtparkplätze ist zu senken oder im Zentrum sogar abzuschaffen. Die Abgeltung soll gestrichen werden.</p> <p>Wichtige Bemerkung</p> <p>Anträge zu Mobilitätsstationen und zum Mobilitätsmanagement sind unter Kapitel 4.1 Nachhaltige Entwicklung / 4.2.4 arbeiten zu finden. Alternativ könnten diese hier ausgeführt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
73	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Velo und Fussverkehr (Langsamverkehr) 4.5.2	<p>Antrag: L5.5 Es wird eine attraktive Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Dem Schulweg wird ein besonderes Augenmerk geschenkt.</p> <p>Begründung: Eine klarere Formulierung wird gewünscht, da die Infrastruktur nicht nur aus Wegen, sondern z.B.</p>	<p>Teilweise angepasst: «Es werden attraktive Wege für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen.» Schulwege werden in M 5.3 und M 5.7 behandelt.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>auch aus Querungsanlagen und Radstreifen besteht.</p> <p>Antrag: M5.7 Bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, insbesondere Schulwegverbindungen, werden bezüglich Zustands und Sicherheit überprüft und nach Bedarf aufgewertet.</p> <p>Bemerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der Schulwege empfehlen wir eine Ist-Analyse, z.B. dank Mobilitätskonzept Schule (www.mobilitaetskonzept-schule.ch), siehe oben. - Diverse Defizite sind der lokalen Bevölkerung bekannt und es gibt viele Aussenquartiere mit entsprechenden Schulwegen (Halten, Ried usw.). - Falls keine separate Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs möglich ist, soll sich die Gemeinde konsequent für mehr Verkehrssicherheit dank Verkehrsberuhigung einsetzen (Mischverkehr, Koexistenz statt Dominanz). - Der Fuss- und Veloverkehr sollen in Zukunft bei Unterhalts- und betrieblichen Fragen 	Nicht aufgenommen siehe oben

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>eine höhere Priorität geniessen (keine Parkierung auf Trottoirs, sinnvolle Markierungen und Signalisation, sanfte Übergänge bei Randabschlüssen, Bevorzugung beim Winterdienst usw.).</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Veloparkierung</p> <p>M 5.x Bestehende Veloparkierungsanlagen werden gemäss geltenden Normen und Erfahrungen geprüft und bei Bedarf aufgewertet (Veloparkierung im öffentlichen Raum und an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs usw.). Weiter werden normgerechte Veloparkierungslösungen über das Baureglement gefordert.</p> <p>Begründung: Für Wohnbauten, für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum soll die Veloparkierung mindestens nach Norm erfolgen. Es ist wichtig, dass genügend Veloparkierungsanlagen in guter Qualität vorhanden sind.</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Verbesserung der Velo-Verbindung nach Lungern</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Im BZR geregelt</p> <p>Ist Kantonsaufgabe, nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>M5.x Schaffung einer attraktiven alternativen Route für den Veloverkehr zwischen Giswil und Kaiserstuhl.</p> <p>Begründung: Die aktuelle offizielle Veloroute ist extrem steil und somit unattraktiv. Dank des Kaiserstuhl-Tunnels kann eine attraktive Route für den Veloverkehr zwischen Giswil und Kaiserstuhl und eine sicherere Verbindung für den landwirtschaftlichen Verkehr geschaffen werden. Dabei ist u.a. eine Geschwindigkeitsreduktion (z.B. 60 km/h) auf der Hauptstrasse zwischen Giswil und Kaiserstuhl (-Lungern) zwingend, wie am Glaubenberg. Ziel solcher Massnahmen dürfte nicht nur die Erhöhung der Verkehrssicherheit, sondern auch ein effizienter Lärmschutz sein.</p> <p>Wichtige Bemerkung Anträge zu Kampagnen, Veloverleih-Systeme, E-Cargovelo Förderung sind unter Kapitel 4.1 Nachhaltige Entwicklung zu finden. Alternativ könnten diese hier ausgeführt werden.</p>	nicht berücksichtigt

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
74	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Natur und Landschaft 4.6	<p>L 6.3 Die Gemeinde setzt sich im Interesse der Grundeigentümer dafür ein, dass das vorhandene Umnutzungspotential in den Gebieten genutzt werden kann.</p> <p>Hinweis: Uns scheint diese Zielsetzung aus rechtlichen und Gleichbehandlungsgründen heikel.</p>	<p>Im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten sehr wünschenswert. → nicht berücksichtigt</p>
75	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Tourismus und Freizeit	<p>M 7.7 Winternutzung Camping ermöglichen</p> <p>Antrag: Auf Residenzcamping ist im Camping zu verzichten. Die Massnahme ist zu streichen.</p> <p>Begründung: Eine Winternutzung würde u.a. Residenzcamping ermöglichen und schlussendlich würde ein kleines Dorf (siehe Kerns beim Hallenbad) entstehen. Mittelfristig würde die touristische Nutzung und die totale Anzahl der Besucher stark abnehmen. Für z.B. Mörlialp sowie Läden und Restaurationsbetriebe ist dies kaum wünschenswert. Im Sinne eines sanften Tourismus und aufgrund Nachhaltigkeit ist auf Residenzcamping / Dauercamping zu verzichten.</p>	<p>Berücksichtigt: M 7.7 ist angepasst und Residenzcamping aus der Auflistung entfernt worden.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Antrag: neue Massnahme: Strasse Giswil – Forst - Sarnen</p> <p>M7.x: Betreffend Strasse Giswil – Forst – Sarnen setzt sich die Gemeinde ein, damit die Strecke verkehrsberuhigt wird und mindestens zeitweise (z. B. am Wochenende) für Motorfahrzeuge gesperrt wird. Auch soll eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit signalisiert werden, z.B. 40 km/h.</p> <p>Begründung: Die aktuelle Verkehrslage ist oft gefährlich, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Auch für Anwohnende sind der Verkehrslärm und die hohen gefahrenen Geschwindigkeiten problematisch.</p> <p>Antrag: neue Massnahme: Bus Mörlialp / Sörenberg</p> <p>M7.x: Die Gemeinde setzt sich für attraktive Busverbindungen nach Mörlialp / Sörenberg ein.</p> <p>Begründung: U.a. ist die Förderung von der Mörlialp als familienfreundlicher Ferienort und Ausflugziel ohne Busverbindung nicht vollständig.</p>	<p>Nicht aufgenommen: Machbarkeitsstudie sollte vom Kanton mit der Gemeinde Sarnen und Giswil organisiert werden.</p> <p>Macht sie bereits, nicht berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
76	Pro Velo Unterwalden	1.3 Grundlagen	<p>Antrag: Das Kapitel «Grundlagen» soll ergänzt werden.</p> <p>Begründung: Kanton und Bund machen Vorgaben für die Erarbeitung des Masterplans. Es existieren weiter auf Bundesebene eine Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung, die ebenfalls wichtig sind und erwähnt werden sollten. Vor allem ist auch das neue Veloweggesetz des Bundes relevant.</p> <p>Antrag: Der Masterplan soll mit dem Gesamtverkehrskonzept sowie dem Energie- und Klimakonzept des Kantons abgeglichen und entsprechend überarbeitet werden. Auf beide Konzepte soll auch im Kapitel Grundlagen eingegangen werden.</p> <p>Begründung: Die beiden neuen Konzepte des Kantons sind auch für Siedlungs- und Verkehrsfragen auf kommunaler Ebene richtungsweisend. Sie sollen</p>	<p>Nicht berücksichtigt: Es deckt sich grossmehrheitlich mit den Anliegen des VCS, darum wird nicht mehr darauf eingegangen.</p> <p>Es ist auch nicht direkt auf Giswil ausgerichtet, da sehr viel von städtischen Verhältnissen abgeleitet wurde.</p> <p>Es wird keine Rücksicht auf das Berggebiet genommen, was wir ausserordentlich bedauern.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>dementsprechend prominent in die Planungswerke der Gemeinden einfließen.</p> <p>Allgemeines</p> <p>Antrag: Anstelle «Langsamverkehr» ist konsequent «Fuss- und Veloverkehr» einzusetzen.</p> <p>Begründung: Der Begriff «Langsamverkehr» ist nicht mehr zeitgemäss. Ausserdem führt der Begriff zu ungenauen Aussagen, da nicht klar ist, ob Fussverkehr oder Veloverkehr oder beides gemeint ist.</p>	berücksichtigt
77	Pro Velo Unterwalden	3.5 Verkehr und Mobilität	<p>Wir stellen fest, dass im Vergleich zu anderen Bereichen die Analyse im Bereich «Verkehr und Mobilität» kaum ausgeführt ist.</p> <p>Antrag: Der Masterplan soll im Bereich Verkehr und Mobilität um eine Beschreibung der Ausgangslage und eine sorgfältige Analyse ergänzt werden. Folgende</p>	Die Analyse Verkehr und Mobilität ist bereits im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision von 2017 umfassend gemacht und im Entwurf des Verkehrsrichtplans umgesetzt worden. Die Aussagen des Verkehrsrichtplans wurden überprüft. → nicht berücksichtigt

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Punkte sollen für das ganze Gemeindegebiet systematisch erfasst werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fussverkehr (nicht nur Wanderwege) - Veloverkehr inkl. Veloparkierung - Schulwege - Öffentlicher Verkehr - Motorisierter Individualverkehr (MIV) inkl. MIV-Parkierung und dessen Bewirtschaftung - Verkehrssicherheit und Siedlungsverträglichkeit - Bestimmungen des Bau- und Zonenreglements - Abgleich mit den kantonalen Gesamtverkehrskonzept und Energie- und Klimakonzept <p>Begründung: Aufgrund der sehr engen Verbindung zwischen Siedlung und Verkehr vermissen wir die Grundlagen und eine fundierte Analyse betreffend Verkehr und Mobilität oder klare Aussagen dazu. Eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist nur mit einer umfangreichen Analyse im Verkehrs- und Mobilitätsbereich möglich.</p>	

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			Betreffend Veloverkehr verweisen wir auf das Nationale Veloweggesetz (VWG), welches seit 1. Januar 2023 in Kraft ist. Das Gesetz sieht vor, dass das Velowegnetz geplant und gebaut werden muss.	
78	Pro Velo Unterwalden	4.1 Nachhaltige Entwicklung	<p>Bei der nachhaltigen Entwicklung im Bereich Verkehr und Mobilität hat die Gemeinde Giswil als Energiestadt-Mitglied einige Möglichkeiten und Verpflichtungen.</p> <p>Antrag: neue Massnahme M1.x Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs fördern.</p> <p>Begründung: Für den Fuss- und Veloverkehr braucht es primär eine attraktive und sichere Infrastruktur. Es gibt jedoch diverse weitere Möglichkeiten, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Dank gezielten Massnahmen und Kampagnen wird u.a. ein sicherer und sinnvoller Schulweg gefördert. Dies ist auch eine wichtige Voraussetzung, dass die unnützen und gefährlichen Elterntaxis verhindert werden können.</p>	L 5.1 beinhaltet bereits die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Nicht berücksichtigt.

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Die Fuss- und Veloverkehrsförderung in den Schulen erachten wir als zentral.</p> <p>Beispiele von Förder-Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programm «clever unterwegs» der Albert Koechlin Stiftung www.cleverunterwegs.ch - Kampagnen von Pro Velo: Cyclomania, bike to work, Bike2school, Defi Velo www.pro-velo.ch - Kampagnen des VCS Verkehrs-Club der Schweiz: <ul style="list-style-type: none"> o zu Fuss zur Schule, Walk to school, Pedibus, Velobus o www.schulwege.ch <p>Antrag: neue Massnahme M1.x Velo- und Cargovelo-Verleihsysteme werden eingeführt.</p> <p>Begründung: Ein Veloverleih-System sowie die Möglichkeit, Cargovelos auszuleihen sind ein</p>	<p>Der Bedarf nach solchen Angeboten ist in Giswil nicht vorhanden, nicht berücksichtigt.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Mobilitätsgrundangebot einer zukunftsorientierten Gemeinde. Beispiele von Verleihsystemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nextbike www.nextbike.ch - Bikesharing und Cargovelos von «clever unterwegs» der Albert Koechlin Stiftung www.cleverunterwegs.ch/veloverkehr <p>Antrag: neue Massnahme M1.x Die Gemeinde fördert den Einsatz von E-Cargovelos in Verwaltung, verwaltungsnahen Betrieben und weiteren Betrieben.</p> <p>Begründung: Transporte und Kundenbesuche können klimafreundlich mit dem Cargovelo statt mit dem Auto oder Kleintransporter erledigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programm «clever unterwegs im Veloverkehr» der Albert Koechlin Stiftung www.cleverunterwegs.ch/veloverkehr <p>Antrag: neue Massnahme M1.x Mobilitätsstationen an zentralen Standorten und in Quartieren einrichten.</p>	<p>Der Bedarf nach solchen Angeboten ist in Giswil nicht vorhanden, nicht berücksichtigt.</p> <p>Mobility ist in Giswil bereits getestet und gefördert worden. Der Bedarf nach solchen Angeboten ist in Giswil jedoch nicht vorhanden, nicht berücksichtigt.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Begründung: Ein Fahrzeug-Sharing-Angebot ist ein Mobilitätsgrundangebot einer zukunftsorientierten Gemeinde.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobility www.mobility.ch - Die Albert Koechlin Stiftung (AKS) setzt sich ein, um mit Partnern Mobilitätsstationen in Quartieren einzurichten www.clever-unterwegs.ch/quartier <p>Antrag: neue Massnahme M1 .x Bei grösseren Firmen und bei Verwaltung und verwaltungsnahen Betrieben ist ein Mobilitätsmanagement einzuführen.</p> <p>Begründung: Mobilitätsmanagement ist eine effiziente und sinnvolle Lenkungsmassnahme in der modernen Verkehrsplanung. Dadurch wird das individuelle Mobilitätsverhalten zielorientiert beeinflusst und der Verkehr gestaltet, noch bevor dieser entsteht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Programm «clever unterwegs im Unternehmen» der Albert Koechlin Stiftung www.cleverunterwegs.ch/unternehmen 	<p>Mobilitätskonzepte können bereits über das BZR eingefordert werden, nicht berücksichtigt.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
79	Pro Velo Unterwalden	4.2.4 Arbeiten	<p>Antrag: neue Massnahme M2.x Bei Dienstleistungsbetrieben und Gewerbe wird Mobilitätsmanagement gefördert.</p> <p>Begründung: siehe 4.1</p>	<p>Mobilitätskonzepte können bereits über das BZR eingefordert werden, nicht berücksichtigt.</p>
80	Pro Velo Unterwalden	4.2.6 Öffentlicher Raum Freiraum	<p>Antrag: neue Massnahme M2.x Die Siedlungsverträglichkeit der Verkehrsinfrastruktur wird erhöht, um eine möglichst hohe Aufenthalts- und Lebensqualität zu ermöglichen.</p> <p>Begründung: Um eine hohe Aufenthaltsqualität in den diversen Ortsteilen zu erreichen, sind siedlungsverträgliche Strassen nötig. Entsprechende Gestaltung und Verkehrsberuhigung haben einen positiven Einfluss auf Gesundheit (weniger Lärm), Verkehrssicherheit und Lebensqualität.</p> <p>Antrag: neue Massnahme M2.x Verkehrsberuhigung wird konsequent umgesetzt.</p>	<p>In den Wohngebieten Durnacheli, Diechtersmatt gilt bereits heute Tempo 30. → nicht berücksichtigt</p> <p>Nicht berücksichtigt, siehe oben</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			Begründung: Verkehrsberuhigungen bringen Lebensqualität für die Wohnbevölkerung und erhöhen die Verkehrssicherheit für alle. In allen Dorfteilen soll innerorts Tempo 30 zum Standard werden. Geeignete Quartierstrassen sollen zu Begegnungszonen werden.	
81	Pro Velo Unterwalden	4.3.4 Quartierpläne	Bemerkung: Quartierpläne erachten wir als optimales Instrument, um diverse sinnvolle Massnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität zu fördern oder zu fordern, z.B. Veloparkierung, Mobilitätsmanagement oder Mobilitätsstationen.	Kenntnisnahme, Mobilitätskonzepte können ausserdem bereits durch das BZR eingefordert werden
82	Pro Velo Unterwalden	4.4 Öffentliche Infrastruktur und Versorgung	Bemerkung: Eine attraktive Veloparkierung ist bei Gebäuden der öffentlichen Hand und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zentral und hat Vorbildcharakter.	Kenntnisnahme
83	Pro Velo Unterwalden	4.5.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr	Antrag: L 5.1 Für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung setzt sich die Gemeinde ein für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, die gute Erschliessung der verschiedenen Siedlungsgebiete sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für	berücksichtigt

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>den Fuss- und Veloverkehr sowie die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.</p> <p>M 5.1 Die Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung der Brünigstrasse zur Erhöhung von Sicherheit und Aufenthaltsqualität wird gemäss den Ergebnissen des Studienauftrags zur Zentrumsentwicklung umgesetzt.</p> <p>L 5.2 Mittels Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung wird die Brünigstrasse so aufgewertet, dass sie ihrer Funktion als Zentrum für Wirtschaft und Versorgung gerecht wird, die störende Trennwirkung reduziert wird und die Aufenthaltsqualität verbessert wird.</p> <p>Begründung:</p> <p>Eine optimale Gestaltung ist nur mit entsprechenden verkehrsberuhigenden Massnahmen sinnvoll. Die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit und die Gesundheit (weniger Lärm) werden dadurch erhöht.</p>	<p>Keine Anpassung erforderlich</p> <p>Keine Anpassung erforderlich</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Antrag: M 5.2 Es werden Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Reduktion der Lärmbelastung auf allen kritischen Strassenabschnitten geprüft und umgesetzt.</p> <p>Bemerkung: Es wird nicht klar aufgezeigt, welche Abschnitte als kritisch gelten.</p> <p>Antrag: M 5.3 Die Gemeinde erstellt einen Verkehrsrichtplan, der den Ausbau- und Ergänzungsbedarf im Strassen- und Fuss- und Veloverkehrsnetz aufzeigt. Bestandteile sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Fuss- und Wanderwege inkl. Alltagswege, die die verschiedenen Ortsteile miteinander verbinden und die Schulwege; - die Radwege und –streifen. <p>Antrag: M 5.4 Plätze und wichtige Naherholungsgebiete sind ins Fuss- und Veloverkehrsnetz einzubinden.</p>	<p>Gemäss Anpassung M 5.7 wird bezüglich Fuss- und Velowegverbindungen eine Analyse als Massnahme verankert: «Bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen insbesondere Schulwegverbindungen werden durch ein Fachbüro bezüglich Zustands und Sicherheit überprüft und nach Bedarf aufgewertet.» Weitere kritische Abschnitte werden im Rahmen des Verkehrsrichtplans ausgewiesen.</p> <p>berücksichtigt</p> <p>Berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Antrag: M 5.5 Die Ortseinfahrten sind im Rahmen von Erneuerungsarbeiten aufzuwerten und die Torwirkung zu verbessern.</p> <p>Antrag: neue Massnahme M5.x Die Verlagerung des MIV auf den ÖV wird gefördert.</p> <p>Begründung: Der zu erwartende Mehrverkehr in den nächsten Jahren soll gemäss dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept verlagert und verträglich gestaltet werden. Diesem Punkt ist Rechnung zu tragen.</p> <p>Antrag: neue Massnahme M5.x Eine lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung ist in der ganzen Gemeinde zu realisieren.</p> <p>Begründung: Es ist nicht mehr zeitgemäss, kostenlose Parkplätze anzubieten.</p>	<p>Nicht berücksichtigt</p> <p>Nicht berücksichtigt, die Förderung des öV ist bereits in L 5.1 und M 5.6 festgehalten.</p> <p>Nicht berücksichtigt: Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Notwendigkeit aufgrund der nicht optimalen öV-Erschliessung aus Sicht Gemeinde nicht gegeben.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Antrag: 4.5.2 Fuss- und Veloverkehr</p> <p>Antrag: M5.7 Bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, insbesondere Schulwegverbindungen, werden bezüglich Zustands und Sicherheit überprüft und nach Bedarf aufgewertet.</p> <p>Bemerkungen: Im Bereich der Schulwege empfehlen wir eine Ist-5.7. Diverse Defizite bezüglich Attraktivität und Sicherheit sind der lokalen Bevölkerung bekannt. Falls keine separate Verkehrsführung des MIV möglich ist, soll sich die Gemeinde konsequent für mehr Verkehrssicherheit dank Verkehrsberuhigung einsetzen.</p> <p>Fuss- und Veloverkehr sollen in Zukunft bei Unterhalts- und betrieblichen Fragen eine höhere Priorität geniessen (Markierungen und Signalisation, Gestaltung von Randabschlüssen, Parkierung, Winterdienst usw.).</p>	<p>Berücksichtigt</p> <p>Berücksichtigt</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Antrag: neue Massnahme M 5.x Bestehende Veloparkierungsanlagen werden gemäss geltenden Normen und Erfahrungen geprüft und bei Bedarf aufgewertet. Weiter werden normgerechte Veloparkierungslösungen über das Baureglement gefordert.</p> <p>Begründung: Für Wohnbauten, für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum soll die Veloparkierung mindestens nach Norm erfolgen. Es ist wichtig, dass genügend Veloparkierungsanlagen in guter Qualität vorhanden sind.</p> <p>Antrag: neue Massnahme M5.x Schaffung einer attraktiven Route für den Veloverkehr zwischen Giswil und Kaiserstuhl.</p> <p>Begründung: Die offizielle Veloroute von Giswil nach Kaiserstuhl ist extrem steil und somit unattraktiv. Die Realisierung des Kaiserstuhl-Tunnels ergibt die Chance,</p>	<p>Nicht berücksichtigt: Die Aufwertung bestehender Veloparkierungsanlagen kann bei Bedarf im Rahmen von Baubewilligungen umgesetzt bzw. gefordert werden; grundeigentümergebundene Vorschriften im BZR werden im Rahmen der OP-Revision geprüft.</p> <p>Nicht berücksichtigt, da kantonale Aufgabe.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>eine attraktive alternative Route für den Veloverkehr zwischen Giswil und Kaiserstuhl zu schaffen. Um die Strecke velofreundlicher zu machen ist u.a. eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Hauptstrasse zwischen Giswil und Kaiserstuhl (-Lungern) zwingend.</p> <p>Bemerkung Anträge zu Kampagnen, Veloverleih-Systeme, E-Cargovelo Förderung sind unter Kapitel 4.1 Nachhaltige Entwicklung zu finden. Alternativ könnten diese hier ausgeführt werden</p> <p>Begründung: Auf den Begriff «Langsamverkehr» sollte verzichtet werden.</p> <p>Antrag: L5.5 Es wird eine attraktive Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Dem Schulweg wird ein besonderes Augenmerk geschenkt.</p> <p>Bemerkung: Die Infrastruktur besteht nicht nur aus Wegen, sondern auch aus Querungsanlagen und Radstreifen etc.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Schulwege sind bereits in M 5.3 und M 5.7 abgehandelt, nicht berücksichtigt.</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Antrag: M5.7 Bestehende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, insbesondere Schulwegverbindungen, werden bezüglich Zustands und Sicherheit überprüft und nach Bedarf aufgewertet.</p> <p>Bemerkungen: Im Bereich der Schulwege empfehlen wir eine Ist-Analyse. Diverse Defizite bezüglich Attraktivität und Sicherheit sind der lokalen Bevölkerung bekannt. Falls keine separate Verkehrsführung des MIV möglich ist, soll sich die Gemeinde konsequent für mehr Verkehrssicherheit dank Verkehrsberuhigung einsetzen.</p> <p>Fuss- und Veloverkehr sollen in Zukunft bei Unterhalts- und betrieblichen Fragen eine höhere Priorität geniessen (Markierungen und Signalisation, Gestaltung von Randabschlüssen, Parkierung, Winterdienst usw.).</p>	Berücksichtigt

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>Antrag: neue Massnahme M 5.x Bestehende Veloparkierungsanlagen werden gemäss geltenden Normen und Erfahrungen geprüft und bei Bedarf aufgewertet. Weiter werden normgerechte Veloparkierungslösungen über das Baureglement gefordert.</p> <p>Begründung: Für Wohnbauten, für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum soll die Veloparkierung mindestens nach Norm erfolgen. Es ist wichtig, dass genügend Veloparkierungsanlagen in guter Qualität vorhanden sind.</p> <p>Antrag: neue Massnahme M5.x Schaffung einer attraktiven Route für den Veloverkehr zwischen Giswil und Kaiserstuhl.</p> <p>Begründung: Die offizielle Veloroute von Giswil nach Kaiserstuhl ist extrem steil und somit unattraktiv. Die Realisierung des Kaiserstuhl-Tunnels ergibt die Chance,</p>	<p>Nicht berücksichtigt, siehe oben</p> <p>Nicht berücksichtigt, da kantonale Aufgabe</p>

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
			<p>eine attraktive alternative Route für den Veloverkehr zwischen Giswil und Kaiserstuhl zu schaffen. Um die Strecke velofreundlicher zu machen ist u.a. eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Hauptstrasse zwischen Giswil und Kaiserstuhl (-Lungern) zwingend.</p> <p>Bemerkung Anträge zu Kampagnen, Veloverleih-Systeme, E-Cargovelo Förderung sind unter Kapitel 4.1</p> <p>Nachhaltige Entwicklung zu finden. Alternativ könnten diese hier ausgeführt werden.</p>	

Nr.	Mitwirkende	Parz.-Nr. / Verortung	Mitwirkungseingaben/Anträge	Beurteilung und Berücksichtigung
84	Pro Velo Unterwalden	4.7 Tourismus und Freizeit	<p>Antrag: L7.4 Der sanfte Tourismus mit gepflegten Wanderwegen, Velo- und Bikerouten wird gefördert.</p> <p>Begründung: Touristen und Freizeitvelofahrende sind nicht nur mit dem Bike unterwegs. Familien mit kleineren Kindern z.B. befahren bevorzugt normale Velorouten.</p> <p>Antrag: neue Massnahme M7.x: Die Gemeinde setzt sich ein, dass die Strasse Giswil – Forst – Sarnen verkehrsberuhigt und für den Fuss- und Veloverkehr sicherer wird.</p> <p>Begründung: Die aktuelle Verkehrslage ist oft gefährlich, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.</p>	<p>Teilweise berücksichtigt: «Der sanfte Tourismus mit gepflegten Fuss- und Velowegen wird gefördert.»</p> <p>Nicht berücksichtigt</p>