27. Oktober 2025

MITWIRKUNGSBERICHT MASTERPLAN KERNS

Auswertung der Mitwirkungsbeiträge gemäss schriftlichen Rückmeldungen

Öffentliche Mitwirkung vom 04.10.2024 - 18.11.2024

MITWIRKUNGSEINGABEN

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Masterplan vom 4. Oktober 2024 bis 18. November 2024 sind bei der Gemeinde Kerns die nachfolgenden Mitwirkungsbeiträge schriftlich eingegangen, gegliedert nach den Themen:

1. Ein- und Umzonungen
2. Begrünung und Aussenraum
3. Verkehr
4. Themenübergreifend/Diverses

Hinweis: Die schriftlichen Mitwirkungsbeiträge werden pro Person ihrem jeweiligen vollständigen Beitrag und dem übergeordneten Thema zugeordnet. Rein private Interessen werden nicht im Mitwirkungsbericht veröffentlicht. Die Mitwirkenden erhalten eine direkte Rückmeldung.

IMPRESSUM

GEMEINDE

Gemeinde Kerns
Sarnerstrasse 5
6064 Kerns
www.kerns.ch

PLANUNGSBÜRO

stadtlandplan AG
Baselstrasse 21
6003 Luzern
www.stadtlandplan.ch

BEARBEITUNG

Projektnummer: 92230
Datum: 27.10.2025
Bearbeitet durch:
Planungsbüro, OPK, Arbeitsgruppe

1) EIN- UND UMZONUNGEN

Nr.	Mitwirkungsbeitrag	Stellungnahme
1.4	Grundsätzlich hat sich die Bevölkerung für den Ausbau des Entsorgungshofes am bestehenden Standort geäussert und befürwortet. Nach meiner Meinung sollten die wegen Einsprachen hängigen Punkte mit den oder dem Einsprecher behandelt werden und der Kernser Stimmbevölkerung das überarbeitete und optimierte Projekt (nach Bereinigung mit den Einsprecher/n) zur Abstimmung unterbreiten. Sollte dies nicht der Fall sein, resp. unmöglich kann ich mir persönlich schlecht vorstellen, dass die bestehende Sport und Freizeit-Zone Hinterflue von heute in Landschaftlich angepasste Bautätigkeit umgewandelt wird. Dieses Nebeneinander von Entstörungsstelle (Industrie und Sport) und FC Kerns wird nicht optimal funktionieren. Zumal ein Ausbau der Strasse und der Brücke nötig würde inkl. Waldrodungen! Diese Investitionen würden richtigerweise in die Industriezone fliessen und Diese aufwerten. Im kantonalen Richtplan ist die Erweiterung der Industriezone in Gebiet Sand vorhanden. Aus meiner Überzeugung gehört ein neuer Entsorgungshof oder Entsorgungstelle in die Industriezone. Auch sollte diese Industriezone richtig erschlossen werden. Deckt sich auch mit der Frage, Sicherung des lokalen Gewerbes. Gute Beispiele Sarnen / Giswil / Ennetmoss UMZONUNGEN MELCHSEE-FRUTT Die Auszonung A2 Obere Frutt kann man sicher befürworten jedoch sollte die noch zu definierende Fläche auch schon behandelt werden. Ansonsten die Auszonung im Moment auch keinen Sinn macht. Im Weiteren ist zu überlegen, ob E4 nicht auch eher Ausgezont werden sollte und eine andere Lösung mit dem Kehricht auf der Frutt nicht sinnvoller wäre! Die Halle und das ganze Drumherum sind ja für die Personen nicht mehr ganz menschlich in der heutigen Zeit.	Die Bearbeitung des Projekts "Neubau/Erweiterung Entsorgungshof" wird unabhängig der Masterplanung weiter verfolgt. Die Vorschläge werden dankend zur Kenntnis genommen. Die Einzonung obere Frutt wird projektbezogen vorgenommen. Um die Fläche festlegen zu können, müsste bereits ein Bauprojekt vorliegen. Betreffend optimierter Handhabung des Kehrrichts auf der Melchsee-Frutt laufen Abklärungen.

2) BEGRÜNUNG UND AUSSENRAUM

Nr.	Mitwirkungsbeitrag	Stellungnahme
2.1	**M 5.2:** Bis dato finden beim «Dorfplatz» und dem Platz vor dem Pfarrhof öffentliche Veranstaltungen statt. Die «Aussenräume» beim Kreisel als Platz zu bezeichnen ist schon aussergewöhnlich. Die restlichen Plätze sind Park- und Warenumschlag-Plätze. Ich vermute mal für Autos und Lastwagen will man die Aufenthaltsqualität nicht erhöhen. Anhand der aufgeführten Plätze ist nicht ersichtlich, nach welchen Kriterien diese Plätze überhaupt ausgewählt wurden. Bei einigen Plätzen ist es offensichtlich bei anderen sehr diffus.	
	Verbesserungen: *Die Plätze mit ihren aktuell und zukünftig zugedachte(n) Funktion(en) sollten genauer beschrieben werden. Die Funktion der Plätze ist auch vom gewählten Verkehrskonzept (kurzfristige, lange, endgültige Lösung, Änderung der Verkehrsströme, Ampel(n), Einbahnstrecken usw.) abhängig. Darum müsste die Funktion der Plätze, sofern sie davon betroffen sind, auf das Verkehrskonzept abgestimmt werden.*	Es wird auf das BGK verwiesen.
	ANALYSEPLAN BEILAGE 3 So wie ich den Plan verstehe, zeigt der Analyseplan die aktuelle Situation auf. Die aktuelle Situation ist, dass der eingezeichnete *Platz vor dem Haupteingang zur Kirche nicht besteht.* Die eingezeichnete Fläche ist zu 80% die Durchgangstrasse und die Einfahrt in die Zufahrt zum Haus Untergasse 8. Es hat Parkflächen, aber die sind hauptsächlich im Bereich des Sigristenhaus und nicht eingezeichnet.	
	Anspruch: Der «Platz vor dem Haupteingang der Pfarrkirche Kerns« ist ersatzlos im Analyseplan zu streichen und die Durchgangstrasse ist so detailliert einzuzeichnen wie, auch die Strassen bei den anderen Plätzen eingezeichnet sind. Die bestehende grössere Parkfläche beim Sigristenhaus kann als Platz eingezeichnet werden. Damit wäre die aktuelle Situation, gleich detailliert dargestellt wie die anderen Plätze.	Kenntnisnahme
	MASTERPLANKARTE BEILAGE 2 In der Masterplankarte ist der ganze Platz ab der Untergasse bis zur Treppe zum Haupteingang der Kirche als Platz eingezeichnet. Im Gegensatz zu den anderen Plätzen, wo die begrenzenden und durchgehen Strassen eingezeichnet sind, ist die bestehende Durchgangsstrasse komplett verschwunden. Einzig ein kleines Teilstück zum Haus Untergasse 10 (Hans Durrer) ist geblieben. Das Haus Untergasse 8 hatte und hat aktuell 3 Zugänge: - ein Zugang für Fussgänger zum Ladenlokal; - eine Zufahrt zur Werkstatt mit Vorplatz für Fahrzeuge (Auto und Lastwagen); - eine Zufahrt zum Unterstand hinter dem Haus (aktuell nur eine verengte Zufahrt); Die Funktion des eingezeichneten Platzes ist nicht klar (siehe Kapitel 1.1 oben).	

3) VERKEHR

Nr.	Mitwirkungsbeitrag	Stellungnahme
3.1	2. RAHMENBEDINGUNGEN UND GRUNDLAGEN	
	Grundlagen *Antrag*: Das Kapitel Grundlagen soll um die relevanten Bundesgesetze ergänzt werden. *Begründung*: Es existieren auf Bundesebene eine Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung sowie eine neue Velogesetzgebung, die ebenfalls relevant sind und erwähnt werden sollten.	Auf das Aufführen der Bundesgesetze wird verzichtet. Der Hinweis im Kapitel 2.1 auf die übergeordneten Vorgaben wird belassen.
	2.1 KANTONALE GRUNDLAGEN *Antrag*: Die Masterplanung soll mit dem kantonalen Energie- und Klimakonzept abgeglichen und entsprechend ergänzt werden. Weiter soll das kantonale Energie- und Klimakonzept 2035 im Kapitel Grundlagen erwähnt werden. *Begründung*: Das umfassende kantonale Energie- und Klimakonzept des Kantons ist auch bei Siedlungs- und Verkehrsfragen auf kommunaler Ebene richtungsweisend und soll in die Gemeindeplanungswerke einfliessen.	Das kantonale Energie- und Klimakonzept wird im Bericht ergänzt.
	2.2 KOMMUNALE GRUNDLAGEN *Antrag ausserhalb des Masterplans*: Erarbeitung eines kommunalen Verkehrsrichtplans inklusive Velonetzplanung gemäss Veloweggesetz *Begründung*: Bei den kommunalen Grundlagen fehlt der kommunale Verkehrsrichtplan. Die beiden Betriebs- und Gestaltungskonzepte können die Ausarbeitung eines kommunalen Verkehrsrichtplans nicht ersetzen. Allein im Bereich Veloverkehr müssen gemäss Bundesgesetz Velowegnetze inklusive Abstellanlagen innert fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes in behördenverbindlichen Plänen festgehalten werden (bis 2027) und innert zwanzig Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes umgesetzt werden (bis 2042).	Es wird ein kommunaler Fusswegnetzplan erarbeitet (siehe Kapitel 3.6.7). Der Ausbau der Veloinfrastruktur wird mit dem Kanton, den Tourismusorganisationen und Gemeinden umgesetzt (siehe Kapitel 3.6.6). Folge: Verkehrsrichtplan folgt im Rahmen der Gesamtrevision.
	3. AUSGANGSLAGE UND ANALYSE 3.2.1. IDENTITÄT UND ORTSBILD / 3.2.3 ÖFFENTLICHER AUSSENRAUM Um den Ortskernen Kerns Dorf und Melchtal als Ortsbilder von regionaler Bedeutung gerecht zu werden, ist der Verkehr entsprechend zu lenken und zu beruhigen. Dies kann aus unserer Sicht nur mit Temporeduktionen erfolgreich umgesetzt werden. Eine Verkehrsberuhigung trägt massgeblich zur Aufwertung der Aussenräume bei und verbessert die Verkehrssicherheit und somit Schulwegsicherheit für zu Fuss Gehende und Velofahrende.	Bestandteil des BGK im Dorfkern Kerns.
	Auch in St. Niklausen und Sand stellt sich die Frage der Verkehrssicherheit und -beruhigung. Die ausschliesslich verkehrsorientierte Gestaltung des Strassenraums ist problematisch. Wir empfehlen der Gemeinde sehr, die Gestaltung der Strassenräume und Aussenräume in allen Ortsteilen und die mangelhafte Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr als verbesserungswürdig zu erklären.	Für das Gebiet Sand ist im Jahr 2028 die Erarbeitung eines BGK geplant. Optimierungen in St. Niklausen und Melchtal sind im Masterplan vorgesehen.

	3.6. VERKEHR UND MOBILITÄT Im Bereich Verkehr und Mobilität vermissen wir eine umfassende Aufnahme der Ausgangslage samt Analyse, sowohl auf thematischer als auch geographischer Ebene. Hier erwarten wir einen aktualisierten Verkehrsrichtplan.	Erste Grundlage bildet das BGK. Verkehrsrichtplan folgt im Rahmen der Gesamtrevision.
	3.6.2. KOMMUNALER VERKEHRSRICHTPLAN KERNS Die beiden Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) ersetzen eine kommunale Verkehrsrichtplanung nicht, weder vom Themenumfang noch von der geografischen Abdeckung her. Allein im Bereich Veloverkehr müssen gemäss Bundesgesetz Velowegnetze inklusive Abstellanlagen innert fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes in behördenverbindlichen Plänen festgehalten werden (bis 2027) und innert zwanzig Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes umgesetzt werden (bis 2042).	Kenntnisnahme Verkehrsrichtplan folgt im Rahmen der Gesamtrevision.
	3.6.3. BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPTE Die zwei Betriebs- und Gestaltungskonzepte sehen velofreundliche Lösungen vor und überzeugen uns. Wir hoffen auf eine baldige Umsetzung durch Kanton und Gemeinde. Beide Projekte bieten ebenfalls Chancen, mit gut platzierten und attraktiven Veloabstellanlagen die Velonutzung zu fördern.	Kenntnisnahme
	3.6.5. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR Im Gebiet Sand ist nicht nur die Verkehrserschliessung des Industriegebiets Sand verbesserungswürdig, sondern die ganze Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur des Ortsteils.	Für das Gebiet Sand ist im Jahr 2028 die Erarbeitung eines BGK geplant.

3.6.6. VELOVERKEHR Die Gemeinde ist betreffend Veloinfrastruktur auf den Kantonsstrassen vom Kanton abhängig. Weitere Velothemen fallen jedoch in die Zuständigkeit der Gemeinde. Es sind dies die Verkehrssicherheit abseits der Kantonsstrassen, die Veloparkierung sowie die Veloförderung im Gemeindegebiet. Hier vermissen wir konkrete Aussagen und Massnahmen.	
o Wie bereits erwähnt müssen gemäss Bundesgesetz Velowegnetze inklusive Abstellanlagen innert fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes in behördenverbindlichen Plänen festgehalten werden (bis 2027) und innert zwanzig Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes umgesetzt werden (bis 2042). Hier verweisen wir wiederum auf die Erarbeitung eines Verkehrsrichtplans.	Verkehrsrichtplan folgt im Rahmen der Gesamtrevision.
o Die Realisierung neuer Veloabstellanlagen bei den Bushaltestellen im Dorfkern begrüssen wir sehr. Weitere geeignete Standorte für Veloabstellanlagen auf dem gesamten Gemeindegebiet sollen erfasst und kontinuierlich realisiert werden.	
o Die Veloparkierung in Wohnbauten, für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum muss mindestens nach Norm erfolgen. Dazu muss im Baureglement eine normgerechte Veloparkierung gefordert werden. Weiter muss die Baubewilligungsbehörde sensibilisiert sein, die Baueingaben diesbezüglich zu überprüfen und Mängel zu beanstanden. Für die Veloförderung ist es wichtig, dass genügend Veloparkierungsanlagen in guter Qualität vorhanden sind.	Arbeitsplatzgebiet ist im Richtplan kein Entwicklungsschwerpunkt, daher werden keine Massnahmen bezüglich Mobilitätsmanagement in Aussicht gestellt.
o Der lokale Zweiradverkehr erhält mit der Zunahme an E-Bikes eine grössere Bedeutung. Diese Entwicklung beim Veloverkehr gilt es durch gezielte Massnahmen zu fördern.	
o Ein Veloverleih gehört zum Grundangebot einer zukunftsorientierten Gemeinde.	
o Bei grösseren Arbeitgebern und bei der Verwaltung ist ein Mobilitätsmanagement einzufordern.	
o Die Gemeinde kann die Velonutzung bei den Schülerinnen und Schülern fördern, indem sie sichere und attraktive Strassenräume und Abstellanlagen bereitstellt. Die Schule kann mit Veloförderprojekten wie zum Beispiel *bike to school* die Velonutzung zusätzlich beliebt machen.	
o Bei der Förderung des Velotourismus ist nicht allein das Mountainbike zu berücksichtigen, es sind auch attraktive und sichere Routen für Tourenfahrende und Familien anzubieten. Solche Freizeitrouten ergänzen auf bestimmten Abschnitten das Veloalltagsnetz für die Kernser Bevölkerung.	

4. STRATEGIE	
Ziel 1 Massnahme 1.2 ist wichtig und zukunftsweisend und begrüssen wir sehr.	
Ziel 5 Massnahme 5.1 ist wichtig für die attraktive Entwicklung von Kerns und begrüssen wir sehr.	
Massnahme 5.3 beurteilen wir als unzureichend, um die Qualität des Aussenraumes im Dorf Melchtal zu verbessern. Eine Verkehrsberuhigung mittels Temporeduktion scheint uns geeigneter und empfehlen wir zur Prüfung.	Ansicht wird nicht geteilt, da ein umfassendes Trottoirnetz sowie mehrere Übergänge bestehen.

Ziel 7 Massnahme 7.1 Bei der Revision des BZR ist der Artikel für die Veloparkierung anzupassen, damit zukünftig normgerechte Veloabstellanlagen in Wohnbauten, bei Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum gefordert und realisiert werden. Begründung: Das aktuelle Baureglement der Gemeinde Kerns ist ungenügend, was die Abstellplätze für Fahrräder angeht. Die Regelung zur Veloparkierung soll an die geltenden VSS-Normen angepasst werden (mindestens gemäss Muster BZR der Obwaldner Gemeinden).	Umsetzung gemäss Muster-BZR vorgesehen.
Ziel 12 Wir begrüssen das Ziel und die Massnahmen. Die Haltung von Gemeinderat und Verwaltung ist für die Akzeptanz solcher Projekte zentral. Dabei sollen Fuss- und Veloverkehrssicherheit inkl. Schulwegsicherheit sowie Lebensqualität eine zentrale Rolle spielen.	
Ziel 13 Massnahme 13.1 Die Attraktivierung von Bushaltestellen beinhaltet auch ein ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen. Auch bei den Haltestellen ausserhalb des Dorfkerns sollen ÖV-Fahrgäste ihre Velos sicher und vom Wetter geschützt abstellen können.	Kenntnisnahme - respektive teilweise bereits umgesetzt (z.B. Sand)
Ziel 14 ist wichtig, der Fokus auf das Arbeitsplatzgebiet scheint uns zu einseitig. Massnahme 14.1 Die Erschliessung für das Arbeitsplatz- und Wohngebiet Sand kann zusätzlich verbessert werden, wenn die zu- und wegführenden Strassen für den Veloverkehr sicher ausgebaut werden. Im Ortsteil Sand sollen nicht nur der Arbeits- und Werkverkehr, sondern auch die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sowie die Verkehrsberuhigung berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme Für das Gebiet Sand ist im Jahr 2028 die Erarbeitung eines BGK geplant. Arbeitsplatzgebiet ist im Richtplan kein Entwicklungsschwerpunkt, daher werden keine Massnahmen in Aussicht gestellt.
Ziel 15 ist wichtig und begrüssen wir sehr. Massnahme 15.x Massnahmen für das Arbeitsplatz- und Wohngebiet Sand, den Dorfkern Melchtal und die Durchfahrt St. Niklausen.	
Ziel 17 ist sehr wichtig und dringlich und begrüssen wir sehr.	
Ziel 18 begrüssen wir sehr. Massnahme 18.1 finden wir sehr sinnvoll. Ein Veloverleih gehört zum Grundangebot einer zukunftsorientierten Gemeinde. Massnahme 18.2 ist ein wichtiger Faktor bei der Veloförderung und begrüssen wir sehr. Die Angebote sollen sich jedoch nicht nur auf das Dorfzentrum von Kerns beschränken. Mit entsprechender Anpassung des Baureglements wird ergänzend auch die Veloparkierung in Wohnbauen, bei Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum optimiert.	Kenntnisnahme

3.2 Schweizweit wird der Fuss- und Veloverkehr, insbesondere innerorts, vermehrt und konsequenter gefördert. Dabei spielen die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und Aufenthaltsqualität (u.a. Lärm) eine grosse Rolle. In Kerns haben sich Teile der Verkehrsinfrastruktur seit den 60er Jahren im Grundsatz nicht entwickelt. Dadurch ist ein Nachholbedarf entstanden.
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.
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.

Detailliert finden Sie nachstehend unsere Rückmeldungen zu den einzelnen Punkten

2. RAHMENBEDINGUNGEN UND GRUNDLAGEN

Nicht nur kantonale Grundlagen sind relevant. Es existieren auf Bundesebene eine Raumplanungs- und Umweltschutzgesetzgebung sowie eine neue Velogesetzgebung, die ebenfalls relevant sind und erwähnt werden sollten.
Das Kapitel zu den Grundlagen soll ergänzt werden.

Auf das Aufführen der Bundesgesetze wird verzichtet. Der Hinweis im Kapitel 2.1 auf die übergeordneten Vorgaben wird belassen.

KANTONALE GRUNDLAGEN (2.1.): KANTONALES ENERGIE- UND KLIMAKONZEPT

Das umfassende kantonale Energie- und Klimakonzept des Kantons ist bei Siedlungs- und Verkehrsfragen relevant und muss in die Kantons- und Gemeindeplanungswerke einfliessen.
Die Masterplanung soll mit dem kantonalen Energie- und Klimakonzept des Kantons abgeglichen und entsprechend ergänzt werden. Weiter soll das kantonale Energie- und Klimakonzept im Kapitel Grundlagen erwähnt werden.

Das kantonale Energie- und Klimakonzept wird im Bericht ergänzt.

3. AUSGANGSLAGE UND ANALYSE

ALLGEMEINES

Im Bereich Verkehr und Mobilität (3.6.) vermissen wir eine umfassende - sowohl auf thematischer als auch geographischer Ebene - Aufnahme der Ausgangslage samt Analyse. Wir erwarten, dass die *Masterplanung im Bereich Ausgangslage und Analyse bei Verkehr und Mobilität ergänzt* wird.
Insbesondere fehlt eine *umfassende Analyse der bestehenden Verkehrsinfrastruktur betreffend Fuss- und Veloverkehrssicherheit*, siehe dazu "Sicherheitsbedürfnisklassen und Referenzstandards Fuss- und Veloverkehr" im Anhang.

Bestandteil des BGK im Dorfkern Kerns sowie des RSI (Road-Safety-Inspection). Zudem wurde dieses Thema im Masterplanbericht bereits ausführlich dargestellt.

Unsere Inputs geben zusätzliche Hinweise, jedoch ersetzen sie nicht eine seriöse wissenschaftliche Aufnahmearbeit. Wir empfehlen dringend diese Arbeit zeitnah nachzuholen. Dies gilt auch für andere Bereiche, wie z. B. ÖV. In Zusammenhang mit der Schulwegsicherheit empfehlen wir der Gemeinde, *die Infrastrukturqualität und die Schulwegsicherheit gesamthaft* zu untersuchen (siehe unten).	Keine weiteren Ergänzungen vorgesehen.
3.2.1. IDENTITÄT UND ORTSBILD Die vorgesehene *Umgestaltung der Strassenräume* - sie kann nur mit der Einführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen (z.B. durch Begegnungs- und Tempo 30-Zonen) sinnvoll erfolgen - bietet nicht nur eine attraktive Umgebung an. Es handelt sich um eine einmalige Chance, die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit für zu Fuss Gehende und Velofahrende entscheidend zu verbessern (Gefahren und Lärm). Für eine bessere Schulwegsicherheit ist dieses Vorhaben ebenfalls zentral. Insbesondere für ältere Leute ist eine hindernisfreie, attraktive Gestaltung der Umgebung von grosser Bedeutung. Diese Projekte bieten ebenfalls Chancen, dass dank der Schaffung von zeitgemässen und gut platzierten Veloparkierungsmöglichkeiten die Velonutzung auf lokaler Ebene zunimmt.	Kenntnisnahme
Auch *in Melchtal, St. Niklausen und Sand* stellt sich neben der Frage des Ortsbilds und der Aufenthaltsqualität die Frage der Verkehrssicherheit und -Beruhigung. Die ausschliesslich verkehrsorientierte Gestaltung des Strassenraums ist problematisch, da sie u. a. motorisierte Fahrzeuglenker zum schnellen Fahren einlädt. Wir empfehlen der Gemeinde sehr, die Gestaltung der Strassenräume und Aussenräume *in allen Ortsteilen* und die defizitäre Verkehrssicherheit – insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr – als verbesserungswürdig zu erklären.	Kenntnisnahme
3.6.2. KOMMUNALER VERKEHRSRICHTPLAN KERNS Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) ersetzen in keiner Weise eine kommunale Verkehrsrichtplanung, weder vom Themenumfang noch von der geografischen Abdeckung her. Wir erwarten, dass die kommunale Verkehrsrichtplanung zusätzlich erarbeitet wird. Weiter machen wir die Gemeinde darauf aufmerksam, dass aufgrund der Bundesgesetzgebung im Velobereich nicht nur eine Fusswegplanung, sondern neu auch eine Velowegplanung stattfinden muss. Diese soll für ruhende Anlagen (Veloabstellplätze) ebenfalls gelten.	Erste Grundlage bildet das BGK. Verkehrsrichtplan folgt im Rahmen der Gesamtrevision.
3.6.3. BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPTE Uns freut es sehr, dass zwei Betriebs- und Gestaltungskonzepte in Erarbeitung sind. Mit den Zielsetzungen sind wir einverstanden. Für Melchtal und Sand, welche von einer Hauptstrasse mit grosser Trennwirkung durchquert werden, sollte ebenfalls eine Infrastrukturanalyse stattfinden, z. B. in Form eines BGK (siehe weiter unten).	Für das Gebiet Sand ist im Jahr 2028 die Erarbeitung eines BGK geplant. Optimierungen in St. Niklausen und Melchtal sind im Masterplan vorgesehen.

3.6.4. ÖFFENTLICHER VERKEHR

Wir erwarten grundlegende Aussagen zum Modalsplit sowie eine umfassende Aufnahme des Ist-Zustandes.

Es fehlen u. a. Aussagen zu folgenden Punkten:

- Fahrgastzahlen inkl. Entwicklung in den letzten Jahren
- durchgehende Busverbindung von Sarnen nach Stans über Kerns, Sand
- Fahrplan in Randstunden, vor allem zu den Abendstunden, für die ganze Gemeinde
- Umsteigesituation in Sarnen (Wartezeiten)
- Verbindungen nach Stöckalp/Melchsee-Frutt (Sommer- / Wintersaison, Zwischensaison, Verstärkungskurse)

Meinung wird nicht geteilt – ÖV-Angebot wurde ausgebaut und weiter gefördert.

In Bezug auf die Stöckalp ist ein Ausbau auf Grund der Kapazitätsgrenzen bei der PostAuto AG nur sehr beschränkt möglich.

~~Durch das Angebot des Snow'n'Rail der SBB ist die Fahrt mit dem ÖV in den Skipass integriert.~~

Im Winter sind die Passepartout Zonen 31/51/61 in den Saison- und Jahreskarten inbegriffen, vorausgesetzt die Start- oder Endhaltestelle ist Stöckalp. Weiter bestehen vergünstigte kombinierte Angebote (ÖV + Tageskarte) dank Snow'n'Rail-Angebot der SBB.

3.6.5. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Auch in diesem Kapitel ist die Analyse aus unserer Sicht ungenügend. Die Defizite im Dorfkern Kerns und in der Industriezone Sand werden zwar erkannt, jedoch gibt es noch welche in anderen Gebieten. Zudem stellen sich nicht nur in Kerns die Fragen der *Strassenraumgestaltung, des Verkehrsregimes und der Verkehrssicherheit*, sondern auch in *Melchtal, St. Niklausen und Sand.*

Weiter weist die Strasseninfrastruktur teilweise eklatante und inakzeptable Mängel auf.

- Melchtal
  - Fehlende gesicherte Fussgängerquerung(en) (mit Insel)
  - behindertengerechte Bushaltestellen
  - Zentrumsgestaltung + Verkehrsberuhigung bei Lädeli / Kirche / Post / Alpenhof

Kenntnisnahme
Hindernisfreie Bushaltestelle vorhanden
Verbesserung in der Masterplanung vorgesehen – Realisierung auf Grund fehlendem Land schwierig

- St. Niklausen:
  - Fehlende gesicherte Fussgängerquerung(en) (mit Insel)
  - behindertengerechte Bushaltestellen

- Sand
  - Verkehrssicherheitstechnisch sehr ungünstige Gestaltung des Knotens Stanserstrasse / Ächerlistrasse
  - Fehlende Fussverkehrsinfrastruktur entlang Hauptstrasse
  - Fehlende gesicherte Fussgängerquerung(en) (mit Insel)
  - viele Ein- und Ausfahrten aus dem Gewerbebetrieben direkt in die Stanserstrasse
  - Komplizierte, fahrzeitraubende und sehr gefährliche ÖV-Linienführung.

Für das Gebiet Sand ist im Jahr 2028 die Erarbeitung eines BGK geplant. Standort der Haltestelle ist angesichts des Wohngebietes richtig.

- Für die Linie Sarnen – Stans ist u.a. wegen Einhaltung des Fahrplans eine Haltestelle an der Hauptstrasse ein Muss.

Im Gebiet Sand ist zudem nicht nur die Verkehrserschliessung des Industriegebiets Sand verbesserungswürdig, sondern die ganze Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur des Ortsteils sowie die ÖV-Linienführung samt Haltestelleninfrastruktur.
Beim Freizeitverkehr (Frutt) sind für uns noch Fragen offen wie z. B.:
Wie funktioniert konkret die An- und Wegfahrt der Melchsee-Frutt-Touristen?
Wie ist die Parkierung gelöst, im Normalfall, bei gut besuchten Tagen, in Ausnahmefällen?
Wir erwarten konsequente Nachbesserungen der Masterplanung in diesen Bereichen und würden eine Ergänzung der Analyse der Autoparkplätze begrüssen.

Rahmenbedingungen (u.a. Plafonierung der Anzahl Parkplätze) wurde anlässlich des Baubewilligungsverfahrens der neuen Gondelbahn festgelegt. Dies gestützt auf einem Umweltverträglichkeitsbericht sowie einem Verkehrskonzept.

3.6.6. VELOVERKEHR
Auch wenn die Gemeinde bezüglich der Veloinfrastruktur teilweise vom Kanton abhängig ist, erwarten wir konkrete Aussagen zu Velothemen, bei welchen die Gemeinde zuständig ist. Es handelt sich z. B. um Veloparkierungsanlagen bei öffentlichen Gebäuden und an Haltestellen des ÖV.
Wir wären auch an Aussagen zur Velonutzung der Schülerinnen und Schüler interessiert und darüber, wie diese von der Gemeinde und/oder Schule gefördert wird.

Kenntnisnahme

Mit der Zunahme an E-Bikes erhält der lokale Zweiradverkehr eine grössere Bedeutung. Diese erfreuliche Entwicklung gilt es durch gezielte Massnahmen zu fördern, besonders auch in Zusammenhang mit dem Energiestadt-Label

Wir erinnern daran, dass gemäss Bundesgesetz die Velowegnetze inklusive Abstellanlagen in behördenverbindlichen Plänen festgehalten (innert fünf Jahren nach Inkrafttreten des VWG, d. h. bis 31.12.2027) und innert zwanzig Jahren nach Inkrafttreten des VWG (d. h. bis 31.12.2042) umgesetzt werden müssen.

3.6.7. FUSSVERKEHR
Die Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur soll generell geprüft werden und es sollen differenzierte Aussagen zu den Situationen in Kerns, Melchtal, St. Niklausen und Sand gemacht werden. Wir erwarten, dass die Fussgängerquerungen in allen Ortsteilen stark verbessert werden. Dies ist auch ein nötiger Schritt zu Gunsten der Schulwegsicherheit.
Weiter regen wir die Gemeinde an, die Schulwegsicherheit gesamthaft unter die Lupe zu nehmen, z. B. dank VCS Mobilitätskonzept Schule: https://mobilitaetskonzept-schule.ch/.

Kenntnisnahme – Bereits Bestandteil der Masterplanung.

4. STRATEGIE

Z3: Die historischen Ortsbilder werden erhalten.
Antrag: zusätzliche Massnahme (M3.x)
Im Ortsteil Melchtal soll das historische Dorfbild als Zentrum erkannt und erlebt werden. Die Gemeinde soll sich aktiv beteiligen.
Begründung:
Nicht nur Kerns sondern auch Melchtal verfügt über einen historischen Dorfkern.

Umsetzung wird in der Ortsplanungsrevision geprüft.

Z5. Der Aussenraum im Ortskern wird attraktiv und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet. Aufenthaltsplätze werden gestalterisch aufgewertet.
Antrag: zusätzliche Massnahme (M5.x)
Für den Ortsteil Melchtal sollen verkehrssicherheitsrelevante, verkehrsberuhigende sowie strassenraumgestalterische Massnahmen definiert werden. Dies könnte mit einem BGK erfolgen.
Begründung:
Die Strasse, welche Melchtal durchtrennt, hat "Autobahn-Charakter". Autofahrende haben kaum den Eindruck, dass sie ein Dorf durchfahren. Der Strassenverlauf und die Strassengestaltung verleihen zum schnellen Fahren, was sich negativ auf die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit auswirkt. Eine Pflanzung von Bäumen wird diese Probleme nicht lösen.

Ansicht wird nicht geteilt, da ein umfassendes Trottoirnetz sowie mehrere Übergänge bestehen.
Zudem sind ausserhalb des Strassenperimeters Aufenthaltsräume vorhanden (Spielplatz Melchtal, Schulhaus Melchtal etc.).

Z12: Die Umgestaltung des Strassenraums im Ortskern wird durch die Gemeinde aktiv begleitet.
Bemerkung:
Wir begrüssen das Ziel und die Massnahmen. Die Haltung von Gemeinderat und –verwaltung sind für die Akzeptanz solcher Projekte zentral. Dabei sollen Fuss- und Veloverkehrssicherheit (inkl. Schulwegsicherheit) sowie Lebensqualität (wenig Lärm) eine zentrale Rolle spielen.

Kenntnisnahme

Z13: Die Gemeinde setzt sich für einen verbesserten, attraktiven und sicheren öffentlichen Verkehr ein.
Antrag: M13.1: Ergänzung
Attraktivierung von Bushaltestellen durch bauliche und gestalterische Verbesserungen *sowie die Realisierung von Veloabstellplätzen.*
Begründung:
Nicht nur in der Ortsmitte von Kerns sondern bei den wichtigsten Haltestellen sollen ÖV-Fahrgäste ihre Velos sicher und vom Wetter geschützt abstellen können. Ein gutes Beispiel dafür liefert die Gemeinde Stans, die viele Haltestellen so ausgerüstet hat.

Kenntnisnahme

Antrag: M13.2: Umformulierung
~~Sicherstellung der Einhaltung des Fahrplans, Beibehaltung des Takts und Prüfung der Erweiterung des Takts.~~
Die Gemeinde setzt sich für die Sicherstellung und die Beibehaltung der Qualität des ÖV-Angebots ein. Angebotserweiterungen werden in Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet.
Begründung:
Die Formulierung scheint uns so klarer, u. a. sagt der Teilbegriff Takt in diesem Zusammenhang nicht viel aus.

Kenntnisnahme

Antrag: zusätzliche Massnahme (M13.x)
Die Steigerung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs wird von der Gemeinde aktiv unterstützt.
Begründung:
Als Energie-Stadt kann und soll Kerns die ÖV-Benützung fördern. Zum Beispiel könnten Personen, insbesondere welche in der Nähe von ÖV-Haltestellen wohnen, Kampagnen motiviert werden, den ÖV zu nutzen.

Massnahmen im Masterplanbericht sollen den Modalsplit begünstigen.
Haltung wird nicht geteilt, daher keine weitere Massnahme vorgesehen.

Antrag: zusätzliche Massnahme (M13.x)
In Kerns, Sand wird die bestehende Haltestelle durch eine Haltestelle samt gesicherten Fussgängerquerung und entsprechender Infrastruktur an der Hauptstrasse ersetzt. Eine Busschlaufe wird erstellt (z. B. Kreisel).
Begründung:
Das Anfahren und Wegfahren der bestehenden Haltestelle ist sehr gefährlich und muss dringend verbessert werden.

- Die Postautos, welche von Stans kommend in die Ächerlistrasse abbiegen, überfahren durchgehende Linien und Sperrflächen sowie schneiden den Weg von korrekt entgegenkommenden Verkehrsteilnehmenden (Autos aber auch z. B. Velos). Dieses Vorgehen ist illegal und erfolgt doch mehrmals täglich.
- Weiter bei der Ausfahrt aus der Sandbachstrasse in die Stanserstrasse in Richtung Stans ragen die Postautos weit in die Gegenfahrbahn, was ein grosses Sicherheitsrisiko für Verkehrsteilnehmer aus Stans kommend darstellt. Weiter ist diese Ausfahrt im Allgemeinen gefährlich und sollte deswegen nicht gebraucht werden.
- Es entstehen durch die komplizierte ÖV-Linienführung, teilweise auf schmalen Strassen (manchmal ohne Trottoir) und bei eigen Verhältnissen, etliche Kreuzungspunkte.
  Dieses Unfallpotential soll beseitigt werden, indem die ÖV-Linienführung möglichst einfach gehalten wird: Postautos sollen nur auf der Stanserstrasse verkehren und dank Busschlaufe wenden können. Die Busschlaufe könnte durch einen Kreisel beim Knoten Industriestrasse / Stanserstrasse gebildet werden.
- Ausserdem ist das Bedienen der aktuellen Haltestelle zeitraubend und beeinflusst den Fahrplan der Linie Sarnen–Kerns–Stans negativ

Optimierung der Verkehrssituation wird im Rahmen des BGK Sand geprüft (Erarbeitung 2028 vorgesehen)

Z14: Die Erschliessung für das Arbeitsplatzgebiet Sand wird verbessert
Vorhandene Massnahme:
M14.1 *Basierend auf einer fortlaufenden Analyse der lokalen Entwicklungstrends und Verkehrsmuster werden gezielte Massnahmen ergriffen, um die Industriestrasse zu verbreitern und ihre Erschliessung im Rahmen der sich entwickelnden Umgebung anzupassen.*

Arbeitsplatzgebiet ist im Richtplan kein Entwicklungsschwerpunkt von Kerns, daher werden keine Massnahmen in Aussicht gestellt.

Antrag: M14.1: Ergänzung / zusätzliche Massnahmen?
Wie oben erwähnt sind wir der Meinung, dass die Verkehrs- und Mobilitätsprobleme in Sand bei weitem nicht nur bei der Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets existieren. Eine Gesamtsicht fehlt: in Sand stellen sich die Fragen der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit (für alle Verkehrsteilnehmer) und der Verkehrsberuhigung.
Wir schlagen folgende Massnahmen vor:
Die Gemeinde verbessert in Zusammenarbeit mit Verkehrsplanern und dem Kanton die Verkehrsinfrastruktur in Sand massgeblich und mit Sofortmassnahmen, damit:

- Knoten Stanserstrasse / Ächerlistrasse für alle Verkehrsteilnehmer sicherer wird,
- eine normgerechte Fussgängerinfrastruktur (Trottoir) auf der ganzen Länge der Stanserstrasse erstellt wird,
- gesicherte Fussgängerquerungen - davon mindestens eine mit Insel (im Bereich der ÖV- Haltestelle) - entstehen,
- Ein- und Ausfahrten sowie Einmündungen von Strassen aus dem Arbeitsgebiet direkt in die Stanserstrasse unterbunden werden (z. B. Erschliessung über Industriestrasse samt Kreisel, Einmündung Siebeneichstrasse in Stanserstrasse nur für Fuss- und Veloverkehr).

Siehe auch schematische Darstellung im Anhang.

Optimierung der Verkehrssituation wird im Rahmen des BGK Sand geprüft (Erarbeitung 2028 vorgesehen)

Z15 bis Z18
Wir begrüssen diese Ziele und deren Umsetzungsmassnahmen.

Z19 Die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger wird verbessert
Antrag: M19.1: Ergänzung
Diese Fussgängerquerungen sollen auch optimiert werden:

- Melchtal Geissmattli, Zugang zur Schule, Querung Fruttstrasse
- Melchtal Kirche, Querung Fruttstrasse
- Melchtal Post, Querung Fruttstrasse

Ansicht wird nicht geteilt. Übergänge werden als genügend erachtet.

Antrag: zusätzliche Massnahme (M19.x)
Neu zu erstellende optimierte Fussgängerquerungen:

- Melchtal, Einmündung Weidlistrasse, Querung Fruttstrasse
- Melchtal bei Melchtalerstrasse 30, Zufahrt zu Fussballplatz, Querung Fruttstrasse

Übergang Melchtal bei Melchtalertrasse 30, Zufahrt zu Fussballplatz wird im Masterplan ergänzt.

Z20: Fusswegnetz
Wir begrüssen dieses Ziel und dessen Umsetzungsmassnahmen.

Folgend finden Sie weitere Ziele / Massnahmen, welche aus unserer Sicht fehlen.

MOBILITÄTSMANAGEMENT
Antrag:
Bei grösseren Firmen und bei der Verwaltung und verwaltungsnahen Betrieben (Altersheim, ...) ist ein Mobilitätsmanagement einzuführen.
Begründung:
Das Mobilitätsmanagement ist eine effiziente und sinnvolle Lenkungsmassnahme.

Arbeitsplatzgebiet ist im Richtplan kein Entwicklungsschwerpunkt, daher werden keine Massnahmen in Aussicht gestellt.

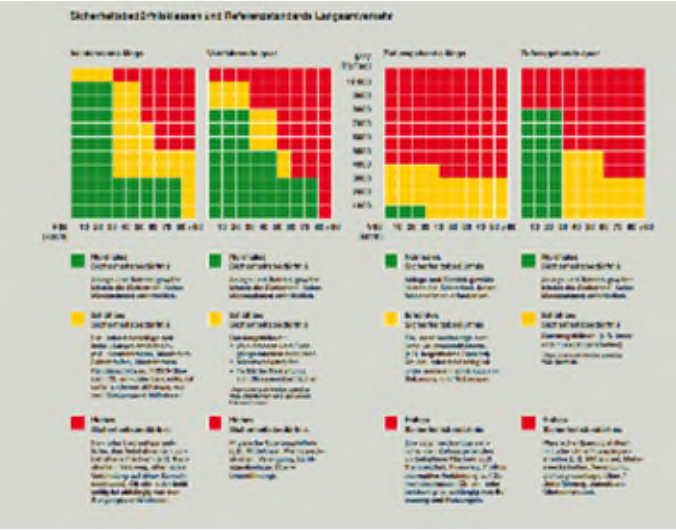
BAU- UND ZONENREGLEMENT BESTIMMUNGEN
Antrag:
Normgerechte Veloparkierungslösungen werden über das Baureglement gefordert.
Begründung:
Für Wohnbauten, für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf sowie im öffentlichen Raum soll die Veloparkierung mindestens nach Norm erfolgen. Es ist wichtig, dass genügend Veloparkierungsanlagen in guter Qualität vorhanden sind.

Im Rahmen des Muster-BZR vorgesehen.

VERKEHR UND NACHHALTIGKEIT: PROJEKTE
Antrag:
Die Gemeinde fördert Projekte, welche die Nachhaltigkeit bei Verkehrsfragen steigern.
Begründung
In Zusammenarbeit mit Partnern, z.B. mit der Energiestadt-Community oder mit der Albert Koechlin Stiftung (clever unterwegs: https://www.cleverunterwegs.ch/), soll sich die Gemeinde für klügere Mobilitätsformen zwecks Umsetzung des 4V-Prinzips einsetzen.

Kenntnisnahme.

ANHANG: SICHERHEITSBEDÜRFNISKLASSEN UND REFERENZSTANDARDS FUSS- UND VELOVERKEHR



Quelle: Standards Kantonsstrassen, Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA), Seite 21

ANHANG: SCHEMATISCHE DARSTELLUNG EINIGER ELEMENTE IN SAND

Quelle: GIS Daten AG / VCS Ob- und Nidwalden

Legende:

- Violett: neue / angepasste Strassenräume (nicht anschliessend)
- Gelb: Querungsanlage samt Insel
- Rot: Durchfahrt für motorisierten Verkehr gesperrt (nicht abschliessend)
- Orange: neue Postauto-Haltestelle

Optimierung der Verkehrssituation wird im Rahmen des BGK Sand geprüft (Erarbeitung 2028 vorgesehen)

3.3 SIGNALISATION RECHTSVORTRITT BEREICH HUWELGASSE – UNTERGASSE – HUWEL

Masterplanbericht 3.6.3. BK Unter- und Huwelgasse
Gerne nutze ich die öffentliche Mitwirkung am Masterplanbericht um auf eine - meiner Ansicht nach – kritische Verkehrssituation hinzuweisen.

Gemäss Klassierung dieser Strassen (Nebenstrassen) sowie die durchgehende 30-er Zone, gilt bei Kreuzungen generell Rechtsvortritt. Als regelmässiger Nutzer dieser Strassenverbindungen stelle ich immer wieder fest, dass bei der Abzweigung Huwel in die Huwelgasse (1), Verkehrsteilnehmer, welche die Huwelgasse von der Schreinerei Bucher Richtung Chatzenrain befahren, den Verkehrsteilnehmern, welche vom Huwel herkommen, den Rechtsvortritt verwehren. Es hat hier schon etliche kritische Situationen (Beinahzusammenstösse) – auch mit Velofahrern – gegeben.

Die Markierung zur besseren Verständlichkeit des Rechtsvortritts wurde bereits umgesetzt.

Dieselbe Problematik stellt sich auch bei der Kreuzung bei der Schreinerei Bucher. Hier ist die Situation für die Verkehrsteilnehmer noch unübersichtlicher, da das Trottoir mittendurch führt und mit einem Randstein zur Huwel- Untergasse abgetrennt ist. Auch hier gilt grundsätzlich Rechtsvortritt, bei welchem Verkehrsteilnehmer welche vom Huwel her in die Untergasse einbiegen Vortritt haben vor Verkehrsteilnehmern, welche von der Kircher Richtung Untergasse fahren (2).

Wird im Rahmen der Umsetzung des BGK Huwel- und Untergasse vertieft geprüft und verbessert.

Im Rahmen der geplanten Neugestaltung der Kreuzung bei der Schreinerei Bucher, sowie dem aktuell laufenden Bauvorhaben im Huwel (Sanierung altes Haus), würde ich mir wünschen, dass bei mindestens diesen 2 kritischen Strassenkreuzungen der Rechtsvortritt mit den entsprechenden Bodenmarkierung sichtbar gemacht wird. Es macht die Verkehrsteilnehmer auf die Situation aufmerksam, erhöht die Sicherheit und ist eigentliche ohne grossen Aufwand realisiertbar.

Ich bin überzeugt, dass es noch mehrere kritische Kreuzungen mit Rechtsvortritt gibt, welche mit den entsprechenden Bodenmarkierungen sicherer gemacht werden können.

4) THEMENÜBERGREIFEND/DIVERSES

Nr.	Mitwirkungsbeitrag	Stellungnahme
4.01	3.2 ORTSKERNENTWICKLUNG 3.2.3 ÖFFENTLICHER AUSSENRAUM Ihre Aussage, es fehlt in Kerns ein eigentlicher Dorfplatz ist richtig. Mittel- und langfristig soll beim Stumpenlädeli eine Art Dorfplatz realisiert werden. Diese Aussage ist richtig. Allerdings befürchte ich, dass diese Massnahme noch lange nicht realisiert wird. Mit dem Coop Laden hat sich die Lebensmittelversorgung der Dorfbevölkerung stark verbessert und den Dorfkern belebt. Auch steht dort mit dem Restaurant Rose eines von wenigen attraktiven Restaurants in unserem Dorf.	
	Aus meiner Sicht sollte *raschmöglichst das Stumpenlädeli* abgebrochen werden. Für den Alltag sollte eine Verbesserung der Parkplatzsituation für das Restaurant Rose und den Coop Laden realisiert werden. Der Parkplatz muss so angelegt werden, dass er auch für die Durchführung von Ortsanlässen genutzt werden kann. Dies bringt eine Stärkung des Ladens und des Restaurants und leistet einen Beitrag zum gesellschaftlichen Zusammenleben und zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Dorfstrasse.	Kenntnisnahme / Entwicklung in ähnliche Richtung angedacht (siehe BGK). Umsetzung in Abstimmung mit kantonalen Projekten nicht vor 2028 vorgesehen.
	Ihre Aussagen zu den weiteren wichtigen Aussenräumen im und um den Ortskern sind richtig. Ich stelle den Antrag im vierten Punkt folgende Ergänzung beizufügen: Die Anlage Dossen als Ort für Sport, Anlässe, Feste sollte mit *«inkl. Anlagen Hinterflue* ergänzt werden. Begründung: Die direkte Verbindung von der Mehrzweckhalle zur Hinterflue gibt diesem Raum die nötige räumliche Grosse um die Ansprüche der wichtigen Bereiche Sport, Anlässe, Feste für die Zukunft gewährleisten zu können. Dies heisst allerdings, dass in der Hinterflue kein Entsorgungshof realisiert wird.	Kenntnisnahme
	3.3 INNENTWICKLUNG 3.3.1 HERAUSFORDERUNGEN	
	INNENENTWICKLUNG DORF *Bemerkungen* Die aufgezeigten Siedlungsreserven sind nachvollziehbar. Aus meiner Sicht ist das Gebiet zwischen Friedhof und Unterbalmstrasse zusätzlich im Masterplan als Innenentwicklungspotenzial zu definieren oder zum mindesten als Aussenreserve zu ergänzen. Dies umso mehr als im geltenden Kantonalen Richtplan 2019 dieser Landteil als Erweiterung des Siedlungsgebietes aufgeführt ist. Von der Vogelperspektive gesehen drängt sich diese Ergänzung auf.	
	Antrag Ich stelle den Antrag im Masterplan als organisatorische Massnahme folgendes aufzunehmen: Über das Gebiet Pfarrhofareal, Elektrizitätswerk Obwalden, Areal ehemalige Hofer Metzgerei, der Friedhofanlage, der freien Fläche zwischen Friedhof und Unterbalmstrasse mit Einbezug der Hohfurlistrasse erfolgen Abklärungen und eine Grobplanung mit dem Ziel, langfristige Nutzungen und die notwendigen verkehrstechnischen	Eine Erweiterung des Siedlungsgebiets ist im Rahmen der aktuellen Masterplanung nicht vorgesehen. Das Pfarrhofareal wird in die Gestaltung öffentlicher Plätze mit

	Massnahmen (Strassenverbreiterung, Sicherstellung Erschliessung Land oberhalb Friedhof, Bereitstellung von zusätzliche Parkplatzangebote für die dortigen Gewerbebetriebe (Hotel Berg und Berg, Gärtnerei Bättig) sowie für die Belange des Friedhof und der Kirche aufzuzeigen.	einbezogen. Das Parkplatzangebot wird im Rahmen der Gestaltung der öffentlichen Plätze und der BGK geprüft.
	INNENENTWICKLUNG SAND *Bemerkungen* Die vorgesehene Innenentwicklung Sand im Areal Windlin macht nur dann Sinn, wenn die bestehende Zufahrtsstrasse in die Industrie sowie in das Gebiet Siebeneich nordöstlich des Areal Windlin verschoben und die Einfahrt über den Knoten Eingangs Sand realisiert wird. Damit kann gleichzeitig eine bessere Zufahrt in das Industriegebiet und das Gebiet Siebenich erreicht werden. Das Industriegebiet ist aus meiner Sicht auch der einzige richtige und realistische Ort für eine allfällige Platzierung der Kehrichtsammelstelle. Beim Knoten Sand drängt sich der Bau eines Kreisels auf, um auch die Zufahrt zur neuen Überbauung nördlich der Stanserstrasse sinnvoll zu ermöglichen.	
	Antrag Ich stelle den Antrag im Masterplan als organisatorische Massnahme folgendes aufzunehmen: Für die Verbesserung der Zufahrt in das Industriegebiet Sand sowie den Weiler Siebeneich wird raschmöglichst die entsprechende Planungsarbeit aufgenommen, damit im Industriegebiet Sand wieder eine Entwicklung möglich wird.	Es wird auf das Ziel Z14 und die Massnahme M14.1 verwiesen. Da im Moment keine Flächenmässige Entwicklung vorgesehen ist, besteht aktuell geringer zeitlicher Handlungsbedarf.
	3.4.2 ALTERSGERECHTER WOHNRAUM Der Bericht zeigt richtigerweise auf, dass in der Gemeinde Kerns dank der Weitsicht der Stiftung Huwel ein gutes Angebot für altersgerechtes Wohnen sowie Bedarfspflege zur Verfügung steht. Aufgrund der auch in Kerns absehbaren massiven Überalterung der Bevölkerung, drängen sich aber schon bald Investitionen für Wohnhäuser für altersgerechtes Wohnen auf. Dieser Wohnraum ist unbedingt in der Nähe der Huwel Alterssiedlung zu realisieren, damit diesen Wohnungen die Zentrumsleistungen der Alterssiedlung Huwel zur Verfügung stehen. Dazu gehören richtigerweise das Areal Wyrmatt. Aus meiner Sicht aber auch, soweit dies möglich ist das Areal der Holzbau Bucher AG.	
	Mein Vorschlag Hit der Holzbau Bücher AG ist der Kontakt zu pflegen und bei allfälligen Investitionen der Firma Holzbau Bucher Kooperationsmöglichkeiten für die gleichzeitige Realisierung von Alterswohnungen zu prüfen. Zum Beispiel könnten Autoabstellflächen unterirdisch realisiert werden, damit über der Erde optimale Nutzungsmöglichkeiten für die Holzbau Bücher AG und möglicherweise für Alterswohnungen entstehen.	Kenntnisnahme
	3.6 VERKEHR UND MOBILITÄT *Feststellungen* a. Unsere Gemeinde ist als Wohnort mit dem kompakten Ortskern und den umliegenden Wohnquartieren grundsätzlich sehr attraktiv. Die meisten Quartiere sind vom Verkehrslärm der Kantonsstrasse verschont. Anders sieht es im Ortskern aus. Der Ortskern ist vom dorfinternen und zunehmend vom	

Durchgangsverkehr Stans -Sarnen belastet. Die Belastung aufgrund des Verkehrs Richtung Melchtal erachte ich als weniger gravierend, da nur ein Teil des Dorfkerns betroffen und die Belastung sich auf das Wochenende beschränkt. b. Die Belastungen des Dorfkerns durch den Verkehr haben in den letzten 10 Jahren weiter zugenommen und erreichen im Dorfkern Belastungsgrenzen. Auffallend ist die massive Zunahme des Lastwagenverkehrs, die einen geordneten Verkehrsfluss im Dorfzentrum nicht mehr möglich machen. Die Attraktivität des Dorfkerns als Begegnungsort für das tägliche Zusammenleben, für die Ladengeschäfte, für die Gastgewerbebetriebe leidet stark. Wenn der Verkehr wie bisher weiter zunimmt, kann der Dorfkern seine Aufgaben als Lebens- und Arbeitsraum nicht mehr erfüllen. *Dies wird sich langfristig auch auf die gesellschaftliche Entwicklung unseres Dorfes negativ auswirken = Verschiebung des öffentlichen Lebens nach Sarnen.* Negativ zeigt sich immer mehr, dass der Verbindungsverkehr Stans - Sarnen vermehrt über Kerns führt, statt über für die bestehende Autobahn/Autostrasse Stans - Sarnen und umgekehrt. c. Mittelfristig sind die Ein- und Ausfahrten vor allem von und in die Sidern- und in die Hohfurlistrasse stark beeinträchtigt und verlangen verkehrstechnische Massnahmen d. Diese Entwicklung ist auf ein Versagen meiner Generation sowie des Kantons in den letzten 30 Jahren zurückzuführen. Die kleine Dorfkernumfahrung hätte realisiert werden müssen. e. Die im Masterplan vorgesehen Massnahmen genügen nicht. Sie beschränken sich auf wenig wirksame und rein «kosmetische Massnahmen» wie wir das seit Jahren versuchen. f. Kurzfristig eine gute Entlastung des Verkehrsaufkommens würde eine attraktive Fahrradverbindung zwischen Kerns und Sarnen bringen. Dazu ist der Bau einer Fahrradfahrbahn notwendig.	
Antrag Als organisatorische Massnahme im Sinne von Abklärungen und Grobplanungen sind in den Masterplan folgendes aufzunehmen: Abklärungen von möglichen und nachhaltigen Strassenverkehrsmassenahmen zur Beruhigung und Verminderung des Strassenverkehrsdurch das Dorf Kerns.	Es wird auf das BGK verwiesen.
Folgendes ist abzuklären: a. Was unternimmt der Kanton, um den Verbindungsverkehr Stans-Sarnen und umgekehrt auf die bestehende Autobahn/Autostrasse Stans-Sarnen zurückzuführen, respektive umzuleiten. b. Ist der Kanton bereit zu prüfen, ob nicht doch mittel- oder längerfristig die Realisierung einer Umfahrungsstrasse (Untertunnelung im Tagbau) des Dorfes Kerns die Probleme der Gemeinde am besten lösen würde. c. Kann der bestehende Kreisel im Dorf so erweitert werden, dass Lastwagen ohne Beeinträchtigung der Gegenfahrbahn den Kreisel durchfahren und so der Verkehrsfluss optimiert werden kenn. d. Kann die Dorfstrasse so verbreitert werden, dass ein Lastwagen und ein Personenwagen kreuzen können und nicht mehr auf die Trottoirs fahren müssen. e. Immer zwingender für die Entlastung des Strassenverkehrs wird ein attraktiver Radweg oder Radfahrbahn zwischen Kerns und Sarnen. Nach 30 Jahren reden ist die Zeit gekommen, diesen Radweg/Radfahrbahn zu realisieren. Ein Radweg, wie vorgesehen an der Sarnerstrasse entlang ist vor allem wegen Behinderungen bei den den bestehenden Autobahnein- und ausfahrten in Sarnen für Radfahrer zu wenig attraktiv. Aus meiner Sicht würde eine ausserhalb der Strasse realisierte neue Radfahrbahn zwischen Sarnen und	a. Die Erhöhung der Sicherheit des Langsamverkehrs führt zu einer verlangsamten Dorfdurchfahrt. Attraktivität der Strecke Sarnen-Stans nimmt ab. b. Kein Thema – Kosten-Nutzenverhältnis nicht gegeben – zudem wird das Problem des "hausgemachten" Verkehrs nicht gelöst. c. Aus Platzgründen nicht möglich. d. Die Durchfahrt soll für Lastwagen nicht attraktiver gemacht werden. Fokus liegt auf Stärkung des Langsamverkehrs.

Kerns eine starke Entlastung bringen. Viele würden für die tägliche Fahrt zur Arbeit vom Auto auf das E-Bike wechseln. Für die Linienführung sind verschiedene Geländerouten (sicher drei) möglich. Ist der Kanton bereit zusammen mit der Gemeinde eine solche Lösung raschmöglichst anzugehen?	e. Gemeinde setzt sich seit Jahren für die Realisierung. "Stetig Tropfen höhlt den Stein".
3.7 ÖFFENTLICHE INFRASTRUKTUR, SCHULEN UND VERSORGUNG *Bemerkungen und Fragen*	
Nach meiner Einschätzung wird die Bevölkerungszahl unserer Gemeinde trotz Einzonungsstopp weiter stark zunehmen. Weiterer Wohnraum wird durch Verdichtung vorallem im Dorfkern und leider auch im Sand mit Ersatzbauten realisiert werden. Meine Frage: Wo wird mittel- und langfristig der Schulraum erweitert? Wo werden die viel zu kleinen Pausenräume erweitert?	Es wird auf das Projekt "Schulraum für Generationen" verwiesen.
Nach meiner Einschätzung wird die Betagtensiedlung Huwel für die Erweiterung des Gastrobereiches (Küche, Cafeteria, Essräume) den bestehenden Kinderspielplatz irgendwann für diese Zwecke aufgeben müssen. Wo können mittel- und langfristig im Dorfkernbereich die wichtigen Kinderspielplätze erstellt werden? Im Masterplan sollte als organisatorische Massnahme die Suche für einen möglicher Standort für einen Kinderspielplatz im Dorfkernbereich aufgenommen werden. Der nötige Raum ist aufgrund der fortschreitenden Verdichtung des Gebäudeparkes in der nächsten Ortsplanungsrevision zu reservieren.	Spiel- und Freiflächen sind durch das Muster-BZR im Rahmen von Bauprojekten sichergestellt.
ENTSORGUNGSHOF An der Informationsveranstaltung vom 16. Oktober 2024 wurde informiert, dass ein neuer Entsorgungshof in der Hinterflue geprüft werden soll. Die Gründe, warum der Gemeinderat diese Variante ernsthaft prüft, sind mir bekannt. Es ist mir bewusst, dass es sehr schwierig ist einen guten Standort für diese Infrastruktur zu finden.	Kenntnisnahme
Ich stelle Folgendes fest: Die Sportanlagen in der Hinterflue wurden auf privater Basis mit viel Fronarbeit durch den FC Kerns gebaut und zu 90 % vom Fussballclub finanziert. Das ist in dieser Form einmalig in Obwalden, wenn nicht sogar in der Zentralschweiz. In allen anderen Gemeinden, stellt die Einwohnergemeinde diese Anlagen zur Verfügung. Will man den Fussballclub teilweise enteignen ????. Die Anlagen beinhalten einen Fussballplatz, einen Trainingsplatz, die nötigen Autoparkplätze sowie das Umkleide- und Clubgebäude. Der heutige Wert dieser Anlagen belauft sich schätzungsweise auf 4 Millionen Franken. Durch die direkte Wegverbindung zu den Schul- und Sportanlagen der Gemeinde (Dossenhalle) sind diese Anlagen eine wertvolle Ergänzung der gemeindeeigenen Anlagen. Für den Entsorgungshof fallen die Parkplätze und der Trainingsplatz weg. Der Wert der Anlagen als ganzes wird halbiert. Ich habe kein Verständnis dafür. Meine Meinung: Die Hinterflue ist Sport- und Freizeitgebiet und ergänzt die Sportanlagen der Gemeinde in idealerweise für Sport, für Anlässe aller Art und darf nicht zweckentfremdet werden. Allenfalls könnte dort im Bedarfsfalle auch ein Kinderspielplatz realisiert werden.	
Aus meiner Sicht bestehen für den Entsorgungshof rechtlich und räumlich nur eine Lösungsmöglichkeit. Neuer Standort im Industriegebiet Sand. Dazu notwendig ist die Optimierung der Zufahrt ins Industriegebiet Sand und damit verbunden eine Entlastung des Verkehrs im Dorfkern.	Es wird auf die Massnahme M21.1 verwiesen.

	Bis zu dieser Lösung bleibt der Standort neben dem Gemeindehaus. Dieser könnte vorübergehend optimiert werden.	
4.02	POSITIONIERUNG GEMEINDE: Grundsätzlich einverstanden.	
	Es sollten unbedingt neue Standorte für die Entsorgung abgeklärt werden. Der momentan geplante Standort hat bei der Bevölkerung keine Chance. Zudem wäre es auch nötig die Feuerwehr ausserhalb des Zentrums zu stationieren (Sicherheit Schule).	Es wird auf die Massnahme M21.1 verwiesen.
	Bei diesen zwei Punkten sollten die Gemeinden viel mehr zusammenarbeiten. Braucht es überall alles??	Kenntnisnahme und Verweis auf das BGK
	Das ÖV Angebot ist sehr gut. Klar gibt es immer noch Optimierungspotentional. Vorallem der Standort der Haltestelle Post Richtung Sarnen ist sicher nicht glücklich.	
	Die bestehenden Gewerberäume sollten unbedingt erhalten bleiben. Nur ein attraktives Gewerbe macht ein Dorf auch attraktiv und nicht zu einer Schlafgemeinde.	Es wird auf das Ziel Z11 und die zugehörigen Massnahmen verwiesen.
	Das Gastronomie Angebot ist zu knapp. Es wird in Zukunft sicher nicht besser. Als einziges Speiselokal im Dorf können wir leider nicht immer alles bewältigen und müssen halt Leute enttäuschen.	Kenntnisnahme
	VERKEHR UND MOBILITÄT	
	Das Parkplatz Angebot im Dorfkern darf nicht verkleinert werden es ist jetzt schon knapp. Man sollte bei Neubauten im Dorf Tiefgaragen bauen, das sollte auch für die Gemeindebauten gelten. Vielleicht könnten die Parkplätze beim Stumpälädeli anders angeordnet werden?	Kenntnisnahme
	Die 30er Zone ist ein Gewinn zur Verkehrsberuhigung. Zwischendurch ein Radar wäre von Vorteil. Es gibt sehr viele Dauerparkierer im Dorf, Kontrolle gibt es keine.	Kenntnisnahme
	Zwingend muss ein Fussgänger beim Stumpelädeli zum Coop realisiert werden. Das dient riesig zur Verkehrssicherheit. Wir müssen zwischendurch haarsträubende Bilder beobachten.	Verweis auf das BGK (Verkehrsberuhigung)
	Es sollten Möglichkeiten geprüft werden um Kerns zu umfahren. Vielleicht über die Kägiswilerstrasse mit Halbanschluss Kägiswil oder über die Polenstrasse mit Vollanschluss Alpnach. Gerade bei Stau auf der A2 Richtung Norden führt der Verkehr der A8 über Kerns.	Kenntnisnahme – Kanton prüft zurzeit Halbanschluss Kägiswil – Realisierungshorizont 2040 plus
	Ein direkter Fussweg von der Breitenmatt/strasse zur Flüelistrasse wäre ideal. Kann auch als Schulweg genutzt werden. Über den Bach zum Golf oder direkt runter zur Flüelistrasse/Arlistrasse.	Bestandteil des Masterplans
	ÖFFENTLICHE INFRASTRUKTUR	
	Bei einem Umbau der Dossenhalle sollte eine Kücheninfrastruktur (Abwaschmaschine, Wasser und Stromanschluss usw.) berücksichtigt werden.	Es wird auf das Projekt "Schulraum für Generationen" verwiesen.
	Die öffentlichen Spielplätze im Dorf sind sehr überschaubar. Vorallem im Standort Huwel wäre sicher noch Potential.	Kenntnisnahme

	FREIZEIT UND TOURISMUS Die Melchsee-Frutt ist unser Highlight und hat auch Zukunftspotential betreff Schneesicherheit. Das muss unbedingt gesichert werden und fortschrittlich geplant. Vor allem auch das Hotellerie und Gastronomie Angebot, das darf sicherlich nicht weiter abgebaut werden. An Wochenenden wie den letzten dreien ist es nicht unbedingt tolle Werbung, wenn es nicht einmal ein Mineral und eine Bratwurst oder Bratkäse zu kaufen gibt und man noch Geld verlangt für das Hochfahren. Ich hoffe die Toiletten waren wenigstens geöffnet. Ich weiss, das ist nicht Gemeindesache. Die Korporation sollte touristischer werden und nicht bäuerlicher.	Es wird auf die Ziele Z11 und Z27 verwiesen. Kenntnisnahme
4.03	Die Mitte begrüsst die Strategie für ein gemässigtes qualitatives Wachstum Die Masterplanung macht einen durchdachten Eindruck, der Prozess wurde mit der entsprechenden Aufmerksamkeit begangen. Die Bedürfnisse aller Gesellschaftsgruppen wurden berücksichtigt. Dem Thema Verkehr und die Entflechtung des Verkehrs wurde der nötige Platz gegeben.	
	Z8: Um- und Neunutzung bestehender historischer Bauten (Bethanien) **M13.1:** VPP bei Bushaltestellen prüfen für P+R **M21.5:** die Gemeinde prüft Entwicklungsmöglichkeiten für die Liegenschaft Schule St. Niklausen um die Anforderung auch in der Zukunft zu erfüllen **M22.1:** Massnahme verständlicher formulieren	Kenntnisnahme Veloparkplätze sind vorgesehen Es wird auf das laufende Projekt verwiesen. Kenntnisnahme
4.04	1 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG Die Gemeinde Kerns geht gemäss Masterplan (Ziff. 3. 1. 2, Statistische Ausgangslage) von einem abgeschwächten Wachstum gegenüber dem im kantonalen Richtplan OW angenommenen mittleren Wachstum aus. Die Aussage, dass sich das Wachstum abschwächt, ist eine blosse Annahme. Dass eine Wachstumskurve nicht linear, sondern leicht schwankend verläuft, liegt in der Natur der Sache. Allein der Blick zurück auf lediglich vier vergangene Jahre mit geringfügig tieferem Wachstum als zuvor stellt darum keine ausreichende Basis dar, um die Wachstumsprognose des Kantons nach unten zu korrigieren und in Kerns von einer fast stagnierenden Bevölkerungszahl auszugeben. Dies erst recht nicht, wenn das Wachstum in Kerns der letzten 20 Jahre mit 1.1% (1981-2021) sogar über dem kantonalen Durchschnitt lag und die Wachstumskurve nach wie vor klar nach oben zeigt. Eine Verlangsamung des künftigen Wachstums, wie dies im Masterplan angenommen wird, ist im mittleren Wachstumsszenario im kantonalen Richtptan OW sodann bereits berücksichtigt (vgl. kantonaler Richtplan OW Punkt B 5. 1 (Seite B7)) Gemäss kantonalem Richtplan OW steigt die Bevölkerung in Obwalden bis ins Jahr 2032 auf 41'100 Einwohner, was einer Zunahme von 3'600 Personen seit dem Jahr 2017 entspricht. Bis ins Jahr 2042 soll die Bevölkerung um weitere 800 auf 41'900 Personen anwachsen. Von diesem kantonalen Bevölkerungswachsturn fallen 45% auf die drei Zentrumsnahen Gemeinden Alpnach, Sächseln und Kerns (vgl. behördenverbindliche Richtungsweisende Festlegung Punkt B 5. 1-2 im kantonalen Richtplan OW). Dadurch kommt der Gemeinde Kerns, als grösste Gemeinde dieser Dreien, in der Raumplanung und der Bereitstellung von Wohnraum eine äusserst zentrale Rolle zu, wo die Bevölkerung bis 2032 anteilmässig um 650 Personen zunehmen wird.	

Die Folgen einer falschen Annahme des künftigen Bevölkerungswachstums bleiben sodann nicht ein blasses Zahlenspiel, sondern verleiten die Gemeinde Kerns zu falschen Schlüssen, welche sich rasch negativ auf die Bevölkerung und die sozialen Strukturen innerhalb der Gemeinde auswirkt. Eine weitere Verknappung von benötigtem, attraktiven und modernen Ansprüchen genügenden Wohnraums ist die Konsequenz. Gerade diese Thematik wird gem. Ziff. 3.4. 1 im Masterplan bereits jetzt als schwierig bezeichnet. Es wird auf das allgemein hohe Preisniveau in Kerns hingewiesen, was entgegen der Annahme im Masterplan jedoch nicht primär eine Folge des jungen Baubestands ist - man kann auch Neubauten zu vernünftigen Preisen anbieten -, sondern des fehlenden Angebots (vgl. dazu unten Punkt 3).

Der Anteil der 65-Jährigen wird sich im Kanton Obwalden bis ins Jahr 2035 verdoppeln (vgl. Punkt B 2 und B 5.2 kantonaler Richtplan OW). Eine Konsequenz davon ist auch der weiter zunehmende Wohnraumbedarf pro Kopf, wie dies auch im Masterplan unter Punkt 3. 1.2 korrekt wiedergegeben wird. Dies wird auch auf die Gemeinde Kerns zutreffen und den bereits knappen Wohnraum zusätzlich verknappen.

Überdies sieht der Gemeinderat Kerns richtigerweise einen erheblichen Mehrbedarf an Schulraum voraus und einen erneuten Anstieg der Schülerzahlen. In der Botschaft zur Urnenabstimmung vom November 2021 bezüglich Kredits zum Projekt «Schulraum für Generationen» wird eine steigende Schülerzahl bis ins Jahr 2033 von 860 Kinder angegeben. Dies entspricht einer Personenzahl von ca. 2'000 (ausgehend von 1.5 Kindern pro Frau und dass zu jeder Frau ein Mann zählt). Diese Personen benötigen Wohnraum, unabhängig davon, ob ein Anteil dieser Personen bereits in der Gemeinde Kerns wohnt. Wenn man davon ausgeht, dass die Hälfte der Eltern dieser Kinder bereits in der Gemeinde Kerns wohnen, entspricht dies dem mittleren Wachstumsszenario des kantonalen Richtplanes OW. Im Masterplan nun von anderen Zahlen ausgehen zu wollen, entbehrt den vorliegenden Grundlagen.

Die Prognose des mittleren Bevölkerungswachstums gemäss kantonalem Richtplan OW, Punkt B 5.1-2, ist eine behördenverbindliche Vorgabe. Die Dimensionierung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen ist auf den Bedarf gemäss diesem mittleren Bevölkerungsszenario auszurichten (Zunahme Bevölkerungszahl um 3'500 bis 4'000 Personen von 2017 bis 2032) und auf die sieben Einwohnergemeinden des Kantons OW zu verteilen (vgl. behördenverbindliche Richtungsweisende Festlegung Punkt C 5.1-1 im kantonalen Richtplan OW).

Antrag 1:
Es sei für den Masterplan der Gemeinde Kerns hinsichtlich Bevölkerungswachstum vom mittleren Wachstumsszenario gemäss behördenverbindlicher Weisung im kantonalen Richtplan OW auszugehen.

Es wird auf das Ziel Z2 verwiesen. Das Wachstum soll in den kommenden Jahren konsolidiert werden.

2 BAULANDRESERVEN UND BEDARF

Die Gemeinde Kerns weist mit 92% einen sehr hohen bereits bebauten Anteil des zur Verfügung stehenden Baulandes auf. Es bestehen damit kaum Reserven. Die Reserven bieten theoretisch Wohnraum für eine zusätzliche Bevölkerung von 290 Personen (vgl. Punkt C 5. 1 kantonaler Richtplan OW). Dieser Wert ist jedoch nur theoretisch, denn ob die Reserven tatsächlich als Wohnraum zur Verfügung gestellt werden können,

hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie der Eigentumsverhältnisse des Baulands, der Wirtschaftlichkeit zur Realisierung der Reserven und auch dem Willen der Eigentümer, Bauprojekte zu verwirklichen. Gerade bereits bebaute Strukturen und kleinräumige Grundstücksverhältnisse, was auf die Reserven in Kerns zutrifft, weisen für die Realisierung des Potentials gegenüber grösseren zusammenhängenden Flächen oftmals erhebliche Schwierigkeiten auf. Die tatsächlichen Reserven der Gemeinde Kerns für die kommenden 15 Jahre sind daher vermutlich wesentlich geringer als diese 8%, was folgende Ausführungen aufzeigen.

Die heute bestehenden, knappen Reserven befinden sich bereits seit Jahren in der Bauzone, ohne dass eine Mobilisierung des Potentials stattgefunden hätte. Dies lässt verschieden Schlüsse zu. Die Gebiete werden als nicht attraktiv für die Realisierung von Wohnraum betrachtet oder die Eigentümer wollen keine Projekte realisieren (Baulandhortung). Letzteres zu verhindern hat sich der Gemeinderat zum Ziel gesetzt. Erreicht wird mit dem vorgeschlagenen Masterplan das Gegenteil. Die starke Einschränkung des Baulandes lässt es für die Landeigentümer attraktiv erscheinen mit dem Verkauf zuzuwarten und auf eine weitere Erhöhung der Preise zu warten. All dies hat zur Konsequenz, dass keine Entwicklung stattfindet und dringend benötigter Wohnraum nicht geschaffen wird.

Die theoretisch mobilisierbaren bestehenden Baulandreserven/en reichen nicht, um das erwartete Einwohnerwachstum der nächsten 15 Jahre aufnehmen zu können. Diesen theoretisch mobilisierbaren Kapazitätsreserven für 290 Einwohner, welche aus oben dargelegten Gründen tatsächlich wesentlich kleiner sind, steht ein Bedarf von plus 650 Einwohnern gegenüber.

Es müssen daher nun Reserven für ein Wachstum von 650 Personen in den nächsten 10-15 Jahren geschaffen werden (vgl. behördenverbindliche Richtungsweisende Festlegungen Punkt C 5. 1-2 im kantonalen Richtplan OW).

Die Gemeinde Kerns sieht im Masterplan (entgegen dem kantonalen Richtplan) keine Erweiterung des Siedlungsgebietes vor, sondern fokussiert sich hinsichtlich Wohnraumentwicklung auf die sich bereits in der Bauzone befindlichen und bereits stark überbauten Gebiete Wijermat und Arli. Diese beiden Gebiete bieten auch bei voller Ausnutzung ein viel zu geringes Potential zur Erstellung des benötigten Wohnraums als dass es der kantonale Richtplan OW verlangt.
Der Masterplan äussert sich denn auch nicht zu den wichtigsten Punkten, mitunter nämlich, weshalb die genannten Gebiete sich zur Innenverdichtung besonders eignen sollen. Gemäss obiger Ausführungen ist es demnach unwahrscheinlich, dass sie dazu geeignet sind und diese Gebiete in naher Zukunft tatsächlich voll ausgenutzt werden können.

Indem die Gemeinde Kerns hinsichtlich Umfangs der Bauzone den Status Quo aufrechterhalten, auf Einzonungen weiterer Siedlungsgebiete verzichten, und nur eine Entwicklung in bereits bestehenden Bauzonen anstreben will, verweigert sie sich der Verbindlichkeit des kantonalen Richtplans OW, das Bevölkerungwachstum im Kanton Obwalden anteilmässig mitzutragen (vgl. behördenverbindliche Richtungsweisende Festlegung Punkt C 5.1-1 kantonaler Richtplan OW). Die bestehenden Reserven reichen erwiesenermassen nicht aus, um das künftige Bevölkerungswachstum zu absorbieren, und sind zur Innenverdichtung nur massig geeignet.

	Dass man das Bevölkerungswachstum nicht einfach negieren kann, haben wir unter Punkt 1 bereits ausgeführt. Die Gemeinde Kerns ist entsprechend behördenverbindlicher Richtungsweisender Festlegung im kantonalen Richtplan OW, Punkt C 5. 1-3, klar dazu verpflichtet, verstärkte Anstrengungen zur Mobilisierung der bestehenden Nutzungsreserven zu treffen und Potentiale an besonders geeigneten Standorten zu mobilisieren. Diesen kantonalen Vorgaben kommt der Masterplan der Gemeinde Kerns nicht nach.	
	Antrag 2: Der Masterplan Kerns sei in Ziel 7 und 8 dahingehend anzupassen, dass zu den heute bestehenden Baulandreserven zusätzliche Flächen an zentraler Lage in Kerns im vom kantonalen Richtplan OW dafür vorgesehenen Siedlungsgebiet als Bauland eingezont werden, welche das zu erwartende mittlere Bevölkerungswachstum gemäss kantonalem Richtplan OW tatsächlich zu absorbieren vermögen (behördenverbindliche Richtungsweisende Festlegung Punkt C 5.1-1 bis 5.1-3, kantonaler Richtplan OW).	Es wird davon ausgegangen, dass das Bevölkerungswachstum von 650 Personen durch die Mobilisierung bestehender Reserven und die Innenverdichtung aufgenommen werden kann. Für das Sicherstellen und Steigern der Baulandverfügbarkeit stehen baurechtliche Möglichkeiten zur Verfügung. Bis anhin konnte auf solche Massnahmen auf Grund der sonst schon regen Bautätigkeit verzichtet werden.
	3 WICHTIGKEIT DER ENTWICKLUNG Laut Webseite will Kerns «sympathisch, innovativ und kernig-» sein. Der Gemeinderat will die Gemeinde Kerns gemäss Ziel 1 im Masterplan denn auch als attraktiven, zentrumsnahen Wohn- und Arbeitsstandort positionieren. Dies entspricht auch den Vorgaben des kantonalen Richtplans OW, wonach sich Zentrumsnahe Gemeinden, wozu auch Kerns gehört, weiter zu attraktiven Wohn- und Arbeitsorten mit guter Grundversorgung und entsprechender Lebensqualität entwickeln (behördenverbindliche Richtungsweisende Festlegung, Punkt B 5. 1-1 kantonaler Richtplan OW). Das Wort «weiterentwickeln» impliziert denn auch, dass die Gemeinde aktiv werden muss, um diesen Anforderungen gerecht werden zu können. Das raumplanerische Einfrieren der Baulandreserven insbesondere für Wohnnutzung für die nächsten 15 bis 20 Jahre widerspricht obigen Vorgaben und führt zu einer Verschlechterung der Lebenssituation in Kerns, was folgende Ausführungen aufzeigen. Im Masterplan wird unter Ziffer 3.4.1 auf den knappen Wohnungsmarkt hingewiesen. Zum Zeitpunkt des Verfassens dieser Stellungnahme sind lediglich drei Mietwohnungen im Dorf Kerns auf Comparis ausgeschrieben und zwei Wohnungen stehen zum Verkauf. Dies entspricht einer Leerstandsquote von praktisch 0% und einem faktisch inexistenten Angebot an Wohnraum. Ein fehlendes, passendes Angebot an Wohnraum wird noch vermehrt dazu führen, dass ältere Menschen in zu grossen Häusern und Wohnungen verbleiben und der Wohnflächenbedarf pro Kopf noch weiter zunimmt. Verstärkt wird dieser Effekt zudem durch die bereits beschriebene Zunahme (einer Verdoppelung!) der über 65-jährigen Bewohner. Auch für bereits in Kerns wohnhafte junge Paare in Familiengründung fehlt so der entsprechende Wohnraum um sich zu entwickeln. Die Folge ist eine Fluktuation von jungen im Arbeitsleben stehenden Menschen und eine weitere Überalterung der Gesellschaft.	

	Die im Masterplan vorgesehene starke Eingrenzung des Entwicklungspotentials in Kerns führt zur zusätzlichen Verknappung des ohnehin faktisch inexistenten Angebots und einem wegfallenden Wettbewerb unter den Wohnraumanbietern. Diese Verknappung führt unweigerlich zu einer Erhöhung der Baulandpreise und damit auch der Wohnungspreise sowie zu einer Verschlechterung der Bausubstanz. Wieso sollte ein Eigentümer eine Liegenschaft unterhalten, wenn er diese ohnehin zu hohen Preisen vermieten kann, da Wohnungssuchende keine Alternativen (ausser einem Wegzug aus Kerns) haben? Dies wiederum lässt Kerns wenig attraktiv für Familien werden und akzentuiert die schwierige Wohnraumsuche für Personen im unteren Lohnsegment umso mehr. Gemäss der behördenverbindlichen Richtungsweisenden Festlegung Punkt B 5.2-1 müssen die Gemeinden bei ihrer Planung die Bedürfnisse junger Familien sowie älterer Menschen berücksichtigen und zeitgemässe Wohnangebote schaffen. Dies sieht auch das Ziel 9 des Masterplans richtigerweise vor, für verschiedene Gesellschafts- und Altersgruppen ein Wohnraumangebot bereitzustellen, was einem wichtigen öffentlichen Interesse entspricht. Der Gemeinderat erreicht mit der absichtlichen Verknappung des Baulandes jedoch das Gegenteil der Vorgaben. Die Gemeinde wird mit dem beabsichtigten Entwicklungsstopp für alle Bewohner weniger attraktiv und für viele schlichtweg zu teuer. Bereits heute besteht kaum Angebot an zentralem, verkehrsmässig gut erschlossenem Wohnraum im Dorf Kerns. Der Masterplan kommt damit den Anforderungen des kantonalen Richtplanes OW und auch den sich selbst gesetzten Zielen nicht nach.	
	Antrag 3: Der Masterplan sei hinsichtlich Ziel 7 und 8 dahingehend anzupassen, dass in der Folge keine künstliche Verknappung von Bauland entsteht und ein Wettbewerb im Wohnraumangebot entstehen kann, indem zusätzliche Flächen an zentraler Lage als Bauland ausgewiesen werden. Dies entspricht auch dem Ziel 2 des Masterplans, wonach eine Erweiterung der Siedlungsfläche nach Aussen zwar zurückhaltend, aber bei einem öffentlichen Interesse erfolgt. Dieses Interesse ist nachweislich gegeben, auf Ebene Gemeinde und auf Ebene Kanton OW.	Kenntnisnahme (siehe Begründung zu Antrag 2)
	4 DAS GEBIET FELDLI ALS SIEDLUNGSGEBIET UND WOHNBAUZONE Unter Ziff. 3.3.4 äussert sich der Masterplan zu den Gebieten mit Vertiefungspotential. Zitat Masterplan: «Diese umfassen grössere, zusammenhängende Flächen, welche zur Entwicklung der Gemeinde in den kommenden 15 bis 20 Jahren einen wesentlichen Beitrag leisten können. Es gilt dabei, öffentliche Interessen einzubringen und eine qualitative, gesamtheitliche Entwicklung der jeweiligen Flächen in die Wege zu leiten.» Das Gebiet Feldli erfüllt alle diese Anforderungen und wurde in Punkt 3.3.4 im Masterplan als Gebiet mit Vertiefungspotential für Wohnnutzung aufgenommen. Dies auch in Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan OW, der dieses Gebiet als Erweiterung des Siedlungsgebiets zur Wohnnutzung vorsieht (vgl. C-9,	

kantonaler Richtplan OW, Gebiet Ke8 und die behördenverbindliche Handlungsanweisung Punkt C1-1, wonach der Kanton das Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan festlegt).

Auch als Gebiet mit Vertiefungspotential werden im Masterplan hinsichtlich einer Wohnnutzung die Wijermatt (Wohnen und Gewerbe), das Dorfzentrum (Handel, Wohnen, Aufenthalt) und das Arli (Wohnen und Gewerbe) aufgeführt. Diese Gebiete befinden sich alle bereits in der Bauzone, sind notabene bereits weitgehend überbaut und erfüllen die Anforderungen nicht, einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung der Gemeinde in den kommenden 15 bis 20 Jahren leisten zu können. Diese Gebiete eignen sich allenfalls zur Innenverdichtung, welche von der Gemeinde gemäss Ziel 7 angestrebt wird.

Gegen eine Innenverdichtung ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Auf die diesbezügliche Problematik der Entwicklung dieser Gebiete wurde unter Punkt 2 bereits hingewiesen. Auch ist der Hinweis erfolgt, dass die in diesen Gebieten bereits vorliegenden Reserven für die geforderte Entwicklung in der Gemeinde Kerns ohnehin nicht ausreichen und weitere Wohnbauzonen geschaffen werden müssen. In diesem Zusammenhang sei angemerkt, dass die angestrebte Verdichtung gemäss behördenverbindlicher Richtungsweisender Festlegung im kantonalen Richtplan OW (Punkt C 2-2) erfolgen soll, unter Wahrung der Wohn- und Aussenraumqualität, mit einer für den Ort verträglichen Baudichte, was weiter bedeutet, dass in diesen Gebieten das Mass der Verdichtung und darum eben die Möglichkeit der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum beschränkt ist. Dennoch wurden diese Gebiete unter Ziel 8 im Masterplan als geeignete Gebiete mit Vertiefungspotential zur baulichen Entwicklung in den kommenden 10 bis 20 Jahren aufgeführt.

Nicht aufgeführt beim Ziel 8 des Masterplans ist jedoch - nicht nachvollziehbar - das Gebiet Feldli für Wohnnutzung. In der Karte des Masterplans wird das Gebiet Feldli ausdrücklich als Gebiet ausgewiesen, welches nicht als Siedlungsgebiet entwickelt werden soll. Es wird im Masterplan der Gemeinde Kerns sogar suggeriert, dass dieser Verzicht eine Vorgabe des kantonalen Richtplans sei, indem in der Legende für dieses Gebiet steht, «gemäss Richtplan 2019», was für das Gebiet Feldli klar den Tatsachen widerspricht (vgl. kantonaler Richtplan Punkt C-9, Gebiet Ke8).

Dieser Ausschluss des Gebiets Feldli als Siedlungsgebiet erfolgt in klarer Abweichung der Vorgaben des kantonalen Richtplans und dies, ohne vertiefte Auseinandersetzung mit der Thematik und ohne Begründung. Es wird einzig pauschal erwähnt, dass mit der Revision der Ortsplanung die Voraussetzungen für eine qualitätsvolle Innenentwicklung überprüft und bei Bedarf ergänzt werden und darum auf eine Erweiterung des Siedlungsgebiets verzichtet wird - mehr nicht (Erläuterung zu Ziel 7)! Diese pauschale Aussage genügt den Anforderungen nicht, wonach im Masterplan über die im Richtplan enthaltenen Flächen *konkrete* Aussagen für die Entwicklung zu machen sind. Dies hätte im Masterplan mindestens eine differenzierte Stellungnahme erfordert, warum das Feldli nicht als Siedlungsentwicklungsgebiet und Wohnbauzone vorzusehen ist, die Gebiete Wijermatt und Arli, als lange brachliegende Baulandreserven, aber geeignet sein sollen, um als Entwicklungsgebiet zu gelten. Dass die Gemeinde sich alleinig zum Ziel setzt, dass sie keine Baulandhortung will, reicht nicht aus, um Reserven tatsächlich zu mobilisieren.

Das Gebiet Feldli befindet sich an einer sehr attraktiven, zentralen, gut erschlossenen und ruhigen Lage und wird im kantonalen Richtplan OW als Siedlungsgebiet bezeichnet. Es eignet sich bestens für die Entwicklung von in Kerns dringend benötigtem Wohnraum.

Die Parzelle Nr. 420 bietet beste Voraussetzungen um für Kerns attraktiven Wohnraum für unterschiedliche Alters- und Einkommensklassen zu schaffen. Durch die zusammenhängende Fläche lässt sich ein koordinierter Planungs- und Realisierungsprozess durchführen.

Schlussendlich sind auch die Voraussetzungen für eine Einzonung gemäss kantonalem Richtplan OW (vgt. behördenverbindliche Richtungsweise Festlegungen Punkt C 5. 1-4) erfüllt:

- Der Bedarf ist ausgewiesen: Wie dargestellt wird das Bevölkerungswachstum in Kerns den Wohnraum benötigen, welcher auf der Parzelle Nr. 420 erstellt werden kann. Die heute bestehenden Reserven und das Angebot an Wohnraum reichen dazu nicht aus.
- Das Gebiet befindet sich im Siedlungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan OW.
- Eine Mindestdichte wird im Rahmen der BZO-Revision festgelegt. Das Gebiet eignet sich sehr gut für eine für Kerns angemessen dichte Bauweise und damit einen haushälterischen Umgang mit dem Bauland. Eine Dichte von mindestens 56N/ha ist unter der Wahrung qualitativ hoher Ansprüche gut erreichbar.
- Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist gewährleistet. Die Gehdistanz zur Bushaltestelle Kerns Post beträgt wenige Gehminuten.
- Es ist keine Fruchtfolgefläche betroffen.
- Die Verfügbarkeit gemäss kantonalem Recht kann sichergestellt werden.

Das Gebiet Feldli war in der Vergangenheit bereits einer Bauzone zugewiesen. Dies zeigt deutlich, dass der Bedarf an Bauland besteht und auch die Anforderungen zur Einzonung dieser Parzelle Nr. 420 erfüllt sind. Das Gebiet grenzt unmittelbar an die bestehende Siedlungsstruktur an und schliesst bei einer Einzonung zudem auch eine Baulücke. Auch ist die Erschliessung der Parzelle Nr. 420 durch die Feldlistrasse gewährleistet.

Der Einbezug der Entwicklung des Feldli in den Masterplan bietet eine Chance für die Gemeinde Kerns. Die Entwicklung des Gebietes für eine Wohnnutzung steht in keinerlei Widerspruch zu den weiteren Zielen des Gemeinderates wie der Gestaltung des Dorfzentrums oder der Erhaltung des historischen Ortsbildes - im Gegenteil. Es wird auf sehr gute Art ein Problem gelöst und die Attraktivität der Gemeinde gesteigert, indem generationenübergreifender Wohnraum geschaffen wird. Auf Parzelle Nr. 420 kann ein lebendiges und attraktives Wohnquartier mit einem grossen Mehrwert für die Bewohner von Kerns geschaffen werden. Durch die Mehrwertabgabe werden zudem Mittel geschaffen, mit welchen die Gemeinde in die gewünschte Verbesserung der Infrastruktur (z. B. Dorfplatzgestaltung) investieren kann. Der Einbezug vom Feldli ergänzt insbesondere auch die im Masterplan formulierten Ziele der Innenverdichtung und steht nicht in raumplanerischer Konkurrenz dazu.

	Antrag 4: Das Gebiet Feldli, davon mindestens das Grundstück Nr. 420, sei, in Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan, als Gebiet mit Vertiefungspotential für die Entwicklung von Wohnraum für die bauliche Entwicklung in den nächsten 10 bis 20 Jahren zum Ziel 8 im Masterplan hinzuzufügen und in dieser Konsequenz bei der bevorstehenden BZO-Revision einer Wohnbauzone mit entsprechender Dichte zuzufügen, welche den haushälterischen Umgang mit Bauland ermöglicht. Dass es den verbindlichen Vorgaben des kantonalen Richtplans OW und auch den eigenen Zielen der Gemeinde widerspricht, durch einen Verzicht auf die Erweiterung der Wohnbauzonen den Status Quo beizubehalten, bei welcher die bereits bestehenden Baulandreserven auch als einzige Entwicklungsgebiete ausreichen müssen, wurde bereits ausführlich erläutert und begründet. Die Gemeinde muss gemäss kantonaler Vorgabe im Masterplan die Innenentwicklung *aktiv* angehen und mit *wegweisenden* Lösungen die Entwicklung der einzelnen Quartiere und Siedlungsteile in die gewünschte Richtung lenken sowie private Grundeigentümer bei der Umsetzung einzelner Vorhaben unterstützen.	Es wird davon ausgegangen, dass das Bevölkerungswachstum von 650 Personen durch die Mobilisierung bestehender Reserven und die Innenverdichtung aufgenommen werden kann. Auf eine Einzonung wird folglich verzichtet. Das Wachstum soll in den kommenden Jahren konsolidiert werden. Die Erweiterung des Siedlungsgebiets gemäss kantonalem Richtplan zeigt die Möglichkeiten auf, wo Erweiterungen vorgenommen werden können. Erweiterungen werden nicht explizit vorgeschrieben, sondern liegen in der Kompetenz des Gemeinderats. Es wird davon ausgegangen, dass die Hohfurli-/Feldlistrasse die notwendige Erschliessung einer allfälligen Überbauung der Parzelle Nr. 420 nicht gewährleisten kann. Ein Ausbau dieser Erschliessung müsste geprüft werden.
4.05	POSITIONIERUNG DER GEMEINDE **M 1.1**. Bestehende Qualitäten von Kerns wie die attraktive Wohnlage, das gute Arbeitsplatzangebot oder die Ruhe und Nähe zur Landschaft werden gestärkt und weiterentwickelt	
	o Wir schlagen vor, hier bereits das Stichwort «insbesondere innere Verdichtung» zu vermerken. Zudem das Wort «oder» mit «und» ersetzen.	Kenntnisnahme
	o Man könnte hier bereits vermerken, dass man Industrieland für das heimische Gewerbe einzonen möchte. Vergleich «Neue Massnahme im Z11»	Kenntnisnahme
	ORTSKERNENTWICKLUNG **M 3.1**. Die Dorfkernzonen in Kerns und im Melchtal werden mit den überlagerten Ortsbildschutzzonen abgestimmt.	
	o Ortsbildschutz muss kritisch hinterfragt werden. Andere öffentliche Interessen sind höher zu gewichten.	Es sind übergeordnete rechtliche Grundlagen zu berücksichtigen.
	o Der Aussenraum im Ortskern wird attraktiv und für alle Verkehrsteilnehmenden sicher gestaltet. Aufenthaltsplätze werden zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität gestalterisch aufgewertet.	Kenntnisnahme (Verweis auf BGK)
	o Bevor wir bezüglich Ortskern diskutieren, muss der Verkehr durch das Dorf erheblich reduziert werden. Der angeplante Halbanschluss A8 Kägiswil muss weiterverfolgt werden. Etwaig ergibt sich hier eine Lösung den Verkehr in die Industrie Kerns / Stans durch die Kernserstrasse / Kägiswilerstrasse (Kernmatt / Teigi) umzuleiten oder so zu kanalisieren.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme

o Etwaig kann man auch eine Verlängerung der 30er Zone prüfen im Bereich Melchtalerstrasse / Flüelistrasse. Dies könnte auch eine Reduktion des «fremden» Durchgangsverkehrs zur Folge haben.	
M 5.2. Im Zuge der Umsetzung der beiden BGK werden folgende Plätze unter Berücksichtigung des bestehenden Parkierungsangebots gestalterisch aufgewertet. Die Aufenthaltsqualität wird durch geeignete Massnahmen wie beispielsweise Pflanzung von Bäumen oder anderen Beschattungsmassnahmen erhöht: - Dorfplatz bei ehemaligem «Stumpelädeli» - Postplatz, zwischen OKB und Restaurant Rössli - Aussenräume angrenzend zum zentralen Kreisel - Platz vor dem Haupteingang der Pfarrkirche Kerns - Platz vor Hotel Berg & Berg und Pfarrhof zur Dorfstrasse	
o Postplatz zwischen OKB und Rössli sollte als Bushaltestelle genutzt werden. Lösungen suchen mit Eigentümerschaft und auch Lösung mit Untergasse nutzen (Anhängerzug Postauto). Wenn Autos in der Untergasse warten, wird zwar die Untergasse blockiert, dafür aber nicht die Kantonsstrasse / Sarnerstrasse.	Verweis auf BGK
o Es sollte bedacht werden, dass beim Postplatz und beim Stumpelädeli keine Parkplätze geschaffen / erhalten bleiben. Sie sollten jedoch in der Nähe ergänzt / ersetzt werden.	Das Parkplatzangebot wird im Rahmen der antstehenden Platzgestaltungen geprüft.
INNENENTWICKLUNG M 6.1 Mit den Eigentümerinnen und Eigentümern unbebauter Baulandreserven werden Gespräche über die Verfügbarkeit der Baulandreserven geführt. Bei Ein- und Umzonungen werden Massnahmen zur Baulandverfügbarkeit gefordert (z.B. Kaufrechtsverträge).	
o Hier könnte man ergänzen, dass nebst Gesprächen zwischen Eigentümern auch Verträge abgeschlossen werden.	Dies wird in der Praxis bereits umgesetzt.
WOHNEN	
o Neue Massnahme im Z9/10: Förderung von bezahlbarem / sozialem Wohnraum. Ausweitung im Gebiet Wijermatt und insbesondere im Gebiet Feldli Dorf. Der Gemeinderat ist dafür besorgt, dass dieses Gebiet jedoch wirklich für bezahlbarem Wohnraum genutzt wird.	Auf Einzonungen wird verzichtet. Verweis auf Massnahme M10.1
ARBEITEN	
o Neue Massnahme im Z11: Förderung von Industrieland für ortsansässiges / einheimisches Gewerbe im Gebiet Sand mittels Einzonung. Zudem sollte die Zufahrt und die Verkehrssituation entsprechend angepasst / verbessert werden.	Arbeitsplatzgebiet ist im Richtplan kein Entwicklungsschwerpunkt, daher werden keine Massnahmen in Aussicht gestellt. Verweis auf Massnahme M11.2
VERKEHR / MOBILITÄT **M 13.1** Attraktivierung von Bushaltestellen durch bauliche und gestalterische Verbesserungen	Verweis auf BGK
o Postplatz zwischen OKB und Rössli sollte als Bushaltestelle genutzt werden. Lösungen suchen mit Eigentümerschaft und auch Lösung mit Untergasse nutzen (Anhängerzug Postauto). Wenn Autos in	

der Untergasse warten, wird zwar die Untergasse blockiert, dafür aber nicht die Kantonsstrasse / Sarnerstrasse. Weitere Bushaltestellen im Ortsbereich sollten wenn möglich weg von Fahrbahnhaltestellen kommen.	
M 13.2 Sicherstellung der Einhaltung des Fahrplans, Beibehaltung des Takts und Prüfung der Erweiterung des Takts. o Etwaige Anpassung des Postautokurses auf den Schnellzug.	Komplexes System – Anpassungen nicht einfach möglich, bzw. nicht für jeden Kurs.
M 14.1 Basierend auf einer fortlaufenden Analyse der lokalen Entwicklungstrends und Verkehrsmuster werden gezielte Massnahmen ergriffen, um die Industriestrasse zu verbreitern und ihre Erschliessung im Rahmen der sich entwickelnden Umgebung anzupassen. o Priorität anpassen auf Prio 1 auf Grund unserer neuen Massnahme in Kapitel Arbeiten	Kenntnisnahme
M 15.2 Die Fusswegführung entlang der Flüelistrasse bis zum Dietried wird entflechtet. o Wir gehen davon aus, dass dies ein befestigter Fussweg ist und für Velo und Kinderwagen geeignet.	Es ist ein einfacher Kiesweg mit einer Breite von 1.0m vorgesehen.
M 20.2 Ausbau und Aufwertung von landschaftsbezogenen Fusswegverbindungen (gem. Masterplankarte): -Kerns, Aufwertung Naherholungsverbindung entlang Neumattstrasse (siehe M 15.3) -Kerns, Aufwertung Chatzenrain – Dätschimattstrasse als attraktive Fussverbindung -Kerns, neue Verbindung südlich entlang Foribach zwischen Golfplatz und Burgholz/Sack o Fussweg im Gebiet Liebetschwand / Rollboden aufwerten, damit auch dort als attraktiver Fussweg genutzt werden kann	Im Rahmen der Aufwertungsmassnahmen rund um die Deponie sind Verbesserungen vorgesehen.
ÖFFENTLICHE INFRASTRUKTUR, SCHULEN UND VERSORGUNG **M 21.1** Die Gemeinde prüft alternative Standort- und Entwicklungsoptionen für den Entsorgungs- und Werkhof sowie das Feuerwehrgebäude. o Wir fordern den Gemeinderat auf, weiterhin Alternativen für den Werk- und Entsorgungshof zu suchen. Weitere Alternativen nebst der Hinterflue sind zu prüfen. Ein möglicher neuer Standort zusätzlich mit der Feuerwehr ist auch zu prüfen. Insbesondere in der Industriezone.	Kenntnisnahme
M 22.1 Die Gemeinde prüft das Wärmepotenzial in Kerns und eine kommunale Energieplanung. o Kann gestrichen werden, wirtschaftlich nicht interessant und der Sinn fehlt. Zudem sollte im Grundsatz Wahlfreiheit herrschen.	Kenntnisnahme
M 22.2 Die Gemeinde optimiert ihren Energieverbrauch bei Sanierungen und Neubauten und prüft den Einsatz von erneuerbaren Energien. Beim Neubau und der Sanierung von gemeindeeigenen Liegenschaften wird das Potenzial für Photovoltaikanlagen genutzt. o Hier könnte man die Biomasse noch ergänzen.	
M 22.3 Die Gemeinde ist offen gegenüber der E-Mobilität.	Kenntnisnahme

	o Kann gestrichen werden, da dies selbstverständlich ist. Eine Gemeinde kann sich ja nicht gegen die E-Mobilität stellen.	Kenntnisnahme
	NATUR UND LANDSCHAFT **M 23.2** Grossflächige Bauten werden mit entsprechender Ausrichtung, Materialisierung, Farbgebung und Dachform in die landschaftliche Umgebung eingegliedert. o Grossvolumig statt Grossflächig	
	Z24 Bäche werden unter dem Aspekt des Hochwasserschutzes und der ökologischen Aufwertung revitalisiert. o Reine Revitalisierung soll nicht gemacht werden. Bei Anpassung Hochwasserschutz in Ordnung.	Kenntnisnahme
	M 26.1 Die Lebensräume und die Naturschutzobjekte von kommunaler Bedeutung werden mit der Ortsplanung gesichert. Es werden weitere Massnahmen in Bezug zur Handlungsanweisung E3-1 des kantonalen Richtplans geprüft, welche zum Schutz, Aufwertung und Vernetzung der Lebensräume beitragen. o Satz ab; Es werden weitere Massnahmen…. Kann gestrichen werden. o Neu Prio 3	Kenntnisnahme Vorgabe des kant. Richtplans.
	M 26.2 Wildtierkorridore gem. kantonalem Richtplan werden übernommen, die Bepflanzung zur Aufwertung der Wildtierkorridore wird geprüft. o Satz ab; die Bepflanzung….. kann gestrichen werden. o Neu Prio 3	Kenntnisnahme
	Z27 Die Entwicklungen bestehender touristischer Infrastrukturen und die in den nächsten rund 20 Jahren absehbaren Veränderungen innerhalb des touristischen Intensivgebietes werden in Abstimmung auf die Nutzungs- und Schutzaspekte planungsrechtlich gesichert. o in den nächsten 15 Jahren statt 20 Jahre	Kenntnisnahme
	M 28.1 Siedlungsnahe Spazier- und Wanderwege werden erhalten. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass Rundwege am Siedlungsrand für die Bevölkerung geschaffen bzw. aufgewertet werden (siehe M 20.2). o Fussweg im Gebiet Liebetschwand / Rollboden aufwerten, damit auch dort als attraktiver o Fussweg genutzt werden kann. Anpassung auf Prio 1	Kenntnisnahme
	Wir danken dem gesamten Gemeinderat und der Verwaltung für die detaillierte Ausarbeitung der Masterplanung. Es zeigte sich auch an der Infoveranstaltung, dass der Verkehr und die Entsorgungsstelle grosse Anliegen der Bevölkerung sind. Wir bitten den Gemeinderat diese Probleme anzupacken und nach Lösungen zu suchen. Zudem sollte auch für das heimische Gewerbe Möglichkeiten zur Entfaltung geschaffen werden. Dem sozialen / bezahlbarem Wohnraum kann man mit gewissen Massnahmen ebenfalls Rechnung tragen.	Im Rahmen der Aufwertungsmassnahmen rund um die Deponie sind Verbesserungen vorgesehen.
4.06	*Anträge* 1. Es seien in der Huwelgasse zwischen der Holzbau Bücher AG und der Abzweigung Chatzenrain/Nideich folgende verkehrsverlangsamende Massnahmen zu treffen:	

	a) Einbau von Schwellen: Eine Schwelle zwischen der Holzbau Bucher AG und Abzweigung Altersheim sowie eine Schwelle zwischen Abzweigung Altersheim und Abzweigung Chatzenrain/Nideich. b) Es sei die Strasse zu verengen, wenn das Trottoir bei der Holzbau Bücher AG auf die andere Strassenseite verlegt wird. c) Es seien farbige Markierungen am Strassenrand anzubringen, zur optischen Verengung der Strasse. d) Es sei bei der Polizei zu beantragen, in regelmässigen Abständen Radarkontrollen vorzunehmen. *Begründung* Das Verkehrsaufkommen in der Huwelgasse hat in den letzten Jahren enorm zugenommen bzw. hat sich vervielfacht. Gerade seit dem Bau des dritten Huwel-Gebäudes mit der Arztpraxis ist der Verkehr stark gestiegen. Den ganzen Tag, bis spät abends, herrscht ein reger Verkehr Richtung Altersheim, da dort auch am späten Abend noch Veranstaltungen stattfinden. Auch Richtung Chatzenrain und Nideich hat der Verkehr zugenommen. Zudem gibt es - vor allem seit im Dorfzentrum die 30-er Zone eingeführt wurde - viele Autos, die das Dorf umfahren und auf den Chatzenrain und die Huwelgasse ausweichen. Umso wichtiger ist es, den Verkehr zu verlangsamen, handelt es sich doch um ein Wohnquartier mit Kindern. Momentan fahren die meisten Autos auf der Huwelgasse deutlich schneller als die erlaubten 30 km/h. Ein Blitzer wurde in den letzten 20 Jahren nie aufgestellt. Die Leute wissen, dass sie dort so schnell fahren können, wie sie wollen, da es keine Konsequenzen hat. Der momentane Zustand ist für die Anwohnenden nicht mehr zumutbar. Deshalb beantragen wir die Umsetzung der obengenannten Massnahmen.	Wird im Rahmen der Umsetzung des BGK Huwel- und Untergasse geprüft.
4.07	**Z27. 1, lit. O., Tannalp** Bei diesem Litera steht aktuell folgendes: Massvolle Winternutzung des Alp-Dorfs	
	Das Gebiet Tannalp sollte gleich gestellt werden wie das Frutt Dorf und der Distelboden. Es soll auch in die überlagerte Zone für touristische Zwecke zur Entwicklung bestehender Nutzung zugeteilt werden. Die Tannalp ist für die Destination Melchsee-Frutt sehr wichtig und soll sich auch weiterentwickeln können. Zum folgenden Masterplaneintrag erlauben wir uns folgende Bemerkung:	Eine intensive Nutzung wie das Frutt Dorf und der Distelboden sind im Gebiet Tannalp nicht möglich. Die massvolle Winternutzung gewährleistet eine Weiterentwicklung.
	Z8. Ziffer 4, Sand Bei dieser Ziffer steht aktuell folgendes: Sicherung und Förderung bestehender Gewerbenutzungen, Vermeidung weiterer Wohnnutzungen in der Industriezone, Entflechtung und Sicherung von Gewerbenutzungen in der Wohn- und Gewerbezone	
	Dieses Ziel wird unterstützt. Mit Bedauern haben wir zur Kenntnis genommen, dass dieses Ziel nicht bereits beim letzten Bauprojekt (Uberbauung GU Gisler) angewendet wurde.	Kenntnisnahme
4.08	DORFPLATZ	

	Ich bin der Meinung, dass zeitnah das Stumpenlädeli abgebrochen werden sollte. Dort könnte ein schöner Dorfplatz entstehen. Jedoch dürften dort keine Autoparkplätze gebaut werden. Dieser Platz sollte mit viel Grün, Bäume und Sträucher, Bänke zum Verweilen und einfach mit einer schönen Begegnungszone gestaltet werden. Auch ein Brunnen gehört dazu.	Kenntnisnahme / Entwicklung in ähnliche Richtung angedacht. Umsetzung in Abstimmung mit kantonalen Projekten nicht vor 2028 vorgesehen.
	Zuerst müsste jedoch eine tiefe Grube ausgehoben- und für die Autos eine grosse Einstellhalle erstellt werden, sodass die Autos aus dem Dorfbild verschwinden. Die allgemeine Verkehrssicherheit würde markant verbessert, wenn nicht mehr rückwärts in die Hauptstrasse ausparkiert werden müsste. Für die Einfahrt müsste es möglich sein, die Rampe des Raiffeisen-Hauses zu nutzen und einen Abzweiger zu dieser Halle zu erstellen. Ich könnte mir gut vorstellen, dass COOP sich allenfalls mit einem Betrag an den anfallenden Kosten beteiligen würde. Zumindest wäre es den Versuch wert.	Fläche reicht nicht aus, um eine öffentliche Tiefgarage zu realisieren (höhere Anforderungen als bei privaten Grundstücken).
	ENTSORGUNGSHOF Für den vorgesehene Standort beim Fussballplatz finde ich, ist keine vertretbare, nachhaltige Lösung möglich. Dort die Sammelstelle hinein zu würgen finde ich keine gute Idee. Man würde sich von Anfang an auf allen Seiten einschränken. Vielmehr bin ich der Meinung, dass dieser in das Industriegebiet verlegt werden sollte, wo auf grüner Wiese ein Projekt verwirklicht werden kann, welches allen Bedürfnissen gerecht wird. Auch dort wird es dann wieder Reklamationen betreffend Immissionen geben, da auf vielen Gebäuden auch Wohnungen erstellt worden sind. Mein Vorschlag den Entsorgungshof beim Rossfang zu erstellen ist ja offenbar nicht möglich, wäre aber die weitaus bestmögliche Lösung. Mir geht einfach nicht in den Kopf, dass es einzelne Kernser mit guten Beziehungen nach oben fertig bringen, an Stelle eines Forstgartens eine Fabrik die industriell Lebensmittel herstellt zu bauen, jedoch eine Grüngutsammelstelle, die dem allgemeinen öffentlichen Interesse dienen würde nicht möglich sein soll. Im letzten Kerns informier erklärt Elmar Stocker, dass der Standort Hinterfluh wegen der Vermeidung von Kulturland-Verlust überzeuge. Dieses Argument ist für mich keineswegs überzeugend. Neben den sehr hohen Kosten für die Erschliessung (Neubau Brücke, Verbreiterung der Strasse, Sicherung Strassenbord) muss auch viel Wald gerodet werden. Dieser muss anderswo als Ersatz wieder aufgeforstet werden, was wiederum Kulturland benötigt.	Kenntnisnahme
	STRASSEN Ich habe im Masterplan gelesen, dass eine Verbesserung der Neumattstrasse geprüft werden soll. Ich bin dezidiert der Meinung, dass dieses Projekt keinen langen Aufschub verträgt.	Zustand im Vergleich mit anderen Strassen nicht übermässig problematisch – Sanierung ca. 2030 vorgesehen.
	Wie ich bereits im Frühjahr bemängelt habe, müsste auch die Riebetenstrasse mit einbezogen werden, da sich diese in einem desolaten Zustand befindet.	Sanierung 2027 vorgesehen
	Beim Strassenabschnitt Siebeneichstrasse von der Sägerei Windlin bis zum Eglibach, haben sich Boden-Wellen gebildet. Dort darf man ein Fahrzeug mit 80 kmh bewegen. Dies ist definitiv zu schnell und kann zu Unfällen führen, da die Fahrzeuge bei diesem Tempo fast von der Strasse abgehoben werden. Die Begrenzung auf 50 kmh sollte aus Sicherheitsgründen unbedingt zumindest vorübergehend bis zum Eglibach ausgeweitet	Kein Ausbau vorgesehen – Übersichtlichkeit gegeben. Temporeduktion wird geprüft.

	werden. Auf diesem Abschnitt hat es oft viele Spaziergänger welche die beliebte Bachrunde geniessen und den gleichen Strassenkörper benützen wie die Autos.	
4.09	*Entwicklung im Bestand* Antwort Umfrage: Ja&Nein	
	Dass das Siedlungswachstum nicht weiter zunehmen soll, wird begrüsst. Man muss aber auch aufpassen, dass die Immobilienpreise nicht noch mehr steigen und der Zufriedenheit der Bevölkerung Beachtung geschenkt wird.	Kenntnisnahme
	M7.2 Quartierplan Quartierpläne können erarbeitet. Diese enthalten aber nur MINIMALE Vorgaben, welche die Erschliessung betreffen. Sichtet man das Musterbaureglement der 7 OW Gemeinden führt der Abschnitt Quartierplan viel zu weit!!!!	Kenntnisnahme
	Aufenthaltsqualitäten schaffen Antwort Umfrage: Ja	Kenntnisnahme
	Eine Aufwertung der Plätze kann erfolgen. Der Verkehrsfluss darf mit möglichen Massnahmen aber in keinster Weise negativ beeinflusst werden.	Kenntnisnahme
	Attraktive fuss- und Spazierwege Antwort Umfrage: Nein	Kenntnisnahme
	Ziel M20.2 Durch die Dätschimatt ist das Gebiet für Fussgänger erschlossen. Weitere Massnahmen auf Kosten des Kulturlandes werden nicht zugestanden.	Kenntnisnahme
	Der geplante Fussweg entlang des Foribachs von der Flüelistrasse zur Melchtalterstrasse ist zu streichen. In diesem Fall ist man mit zu vielen privaten Eigentümern konfrontiert, dass eine Lösungsfindung als unlösbare Aufgabe darstellt.	Kenntnisnahme – bei zahlreichen Massnahmen ist man auf Bau- oder Kulturland angewiesen. Bevor keine Gespräche geführt sind, sollen keine Projekte gestoppt werden.
	M25.1 Aus Sicht Landwirtschaft wird die Pflanzung von Hochstamm-Obstgärten abgelehnt. Das Pflanzen der Bäume ist das eine. In der aktuellen Situation ist die Pflege und die Wertschöpfung nicht ansatzweise kostendeckend. Die Marktpreise des Obstes sind schon viele Jahre im Keller und werden sich kaum erholen, dass es für den Landwirten kostendeckend sein wird.	Kenntnisnahme
	Qualitäten der Naherholungsräume Antwort Umfrage: Ja	Kenntnisnahme

Auf dem unübersichtlichen Abschnitt von der Mülimatt bis zur Abzweigung Buchgrindlen/Mingetloh soll eine Lösung erarbeitet werden. Auf den weitern Abschnitten ist strikte auf Massnahmen zu verzichten und das Kulturland zu schonen.	Kenntnisnahme und Verweis auf Massnahme M20.2
Durchfahrtsverbot Antwort Umfrage: Nein Auf ein Durchfahrtsverbot für MIV ist zu verzichten. Diese Strasse hilft im gewissen Bereich den Verkehr direkt im Dorf zu entlasten!	Kenntnisnahme
Grünräume im Siedlungsgebiet Antwort Umfrage: Nein Aus klimatischer Sicht machen Bäume und Grünflächen sicher Sinn. Hinsichtlich des Unterhalts sind die Massnahmen zu hinterfragen!?! Die Aufwände für den Unterhalt und der zusätzliche Verbrauch von Kulturland ist zu hoch und macht für Landwirtschaft und Gewerbe keinen Sinn.	Kenntnisnahme
Sicherung des lokalen Gewerbes Antwort Umfrage: Ja Wenn eine Wohn- und Gewerbezone besteht ist darin ein fester Anteil der Gewerbenutzung einzuhalten.	Kenntnisnahme
Nutzungskonflikte Industriezone Antwort Umfrage: Nein Die aktuelle Regelung ist beizubehalten. Bei Investitionen ist eine Wohnung zu realisieren hinsichtlich der Finanzierung sehr hilfreich!	Auf Grund des Konfliktpotenzials und zwischen Wohn- und Gewerbenutzung soll auf weiteren Wohnraum verzichtet werden.
Attraktives Ausflugsziel Melchsee-Frutt Antwort Umfrage: **-** Keine weiteren Bemerkungen	
Allgemeine Rückmeldungen Ziel 8 Mit welchen Zielen will die Gemeinde altersgerechtes Wohnen fördern??? Wenn dann müssten private Investoren vorhanden sein, welche sich auch für Wohnbaugenossenschaften stark machen!	
Massnahme 16.2 Dieses Ziel hätte mit dem Bau des Schulhauses Villa bereits erfolgen müssen!!!!!!!!!!! Mit dem Bau des Schulhauses wurden schon zahlreiche Parkplätze vernichtet. Die Radwegverbindung Kerns-Stans hat mit minimalem Kulturlandverlust zu erfolgen.	Kenntnisnahme

	Dabei gilt es sich auf dem Minimum der vorgegebenen Normen zu finden!!!	Kenntnisnahme
4.10	Vorab bedanken wir uns für den Beitrag betreffend der Standortsuche Entsorgungshof im aktuellen Kerns Informiert. Leider haben wir den Termin des Mitwirkungsverfahrens verpasst, möchten aber trotzdem der Kommission, wenn auch verspätet, unsere Anregungen zukommen lassen. Wie im Bericht erwähnt und mit dem Aufruf zu Mitwirkung im Masterplan an die Bevölkerung gerichtet, möchten wir gerne ein Anliegen als Anwohner des möglichen Standortes Entsorgungshof platzieren. Im letzten Absatz im Bericht wird festgehalten «Aus aktueller Sicht ist kein anderer Standort für die Entsorgungsstelle denkbar, da das Siedlungsgebiet oft direkt an Wohnquartiere grenzt …». Dieser Satz lässt mich als Besitzer von Wohneigentum am Hinterflueweg 20 und Hobielstrasse 4 aufhorchen, dies aus folgenden Gründen. Für uns und unsere Familie liegt der Hinterflueweg sehr wohl direkt angrenzend, wir sprechen hierbei von ein paar wenigen Meter Luftlinie, anders der Perimeter Hobielstrasse welcher zwar etwas weiter entfernt, aufgrund gleicher Höhe aber genauso mit Immissionen aus der Hinterflue einvernommen wird. Dass die Immissionen bei Fussballspielen, Treffen Jugendlicher, Entsorgung, etc. so gut wahrnehmbar sind, hat verschiedene Gründe. Diesbezüglich erwähnenswert sind vor allem die Emotionen, welchen beim Fussball verbal Luft verschafft wird, dann sind da die Werbebanner aus Metall welche bei Ballkontakt enorm scheppern sowie andere Anlässe welche das Ganze, schallmässig unterstützt vom Hinterflue-Dossen, zu den Wohnquartieren auf die andere Seite des Foribachs tragen. Mit diesen punktuellen Belastungen können wir und sicherlich auch die meisten anderen betroffenen Anwohner gut leben, diese sind wie erwähnt ja auch nur während überschaubaren Zeitfenster wahrnehmbar … doch wie sieht es in Zukunft aus, dann wenn ein möglicher Entsorgungshof in Betrieb genommen wird? Als Anwohner der Hinterflue unterstützen wir und unsere Familie den Standort, sehen die Dringlichkeit und die eingeschränkten Möglichkeiten welcher der Gemeinde zur Verfügung stehen.	
	Im Sinne einer Mitwirkung bitten wir Sie jedoch, dass die Thematik der «Lärm-Immissionen» bei der Planung mitberücksichtigt werden müssen (zB mit einem baulichen Abschluss gegen die angesprochenen Quartiere hin). Gerne sind wir auch das Ganze zum entsprechenden Zeitpunkt mit den Verantwortlichen seitens Gemeinde persönlich zu besprechen, gerne können Sie diesbezüglich auf uns zukommen. Für die Entgegennahme unseres Anliegens - wenn auch etwas verspätet - bedanken wir uns recht herzlich und wünschen Ihnen bei der Standortevaluation alles Gute.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung bei einer allfälligen Weiterentwicklung des Projekts.