

## **Kerns: Optimierung Strassenverkehrs- und Fussgängersituation**

# **Stellungnahme des VCS Sektion Ob- und Nidwalden zum Grundsatzpapier der Gemeinde Kerns vom 11. November 2019**

### **Leitbild**

Wir stellen fest, dass das Leitbild der Gemeinde Kerns eine gesellschafts-, wirtschafts- und umweltfreundliche Mobilität anstrebt. Diese Selbstvorgabe deutet den Auftrag an, Verkehrsanliegen zukunftsorientiert anzugehen.

### **Situation Sarnerstrasse vom Rösslikreisel bis zum Kreisel Gemeindehaus**

Zurecht fokussiert das Grundlagenpapier auf den Strassenabschnitt vom Rösslikreisel bis zum Gemeindehaus. Der gegenwärtige Zustand in diesem Perimeter bedarf unbestritten einer Optimierung. In erster Linie geht es um die Schulwegsicherheit. Das Aufeinanderprallen eines - je nach Tageszeit - dichten Verkehrsaufkommens und SchülerInnen, die die Strasse überqueren möchten, muss dringend entschärft werden.

Ein weiteres Anliegen ist die Erhöhung des Verkehrsflusses. Über diese Strasse wird der Hauptverkehr nach Melchsee-Frutt geführt. Eine knifflige Aufgabe, ohne Zweifel. Nicht ausser Acht zu lassen ist dabei die Tatsache, dass ein erhöhter Verkehrsfluss weiteren Verkehr nach sich ziehen wird.

Nach unserem Dafürhalten legt das Grundlagenpapier das Gewicht zu sehr auf den benannten Abschnitt und lässt die Einbettung in ein umfassenderes Konzept vermissen. Wir befürchten, dass Investitionen getätigt werden, die sich zu einem absehbaren Zeitpunkt als ungeeignet erweisen könnten, da sich eine umfassendere Lösung aufdrängt.

Das Papier enthält saubere verkehrstechnische Lösungen, die alle realisierbar sind und die zentralen Vorgaben von Schulwegsicherheit und Verkehrsfluss mehr oder weniger erfüllen.

Zu den von den vorgeschlagenen Lösungen erlauben wir uns einige Anmerkungen:

#### **D Variante «Bushaltestelle Postplatz»**

Dieser Vorschlag löst die unsägliche Situation, dass das Postauto auf dem Weg zur Haltestelle das Trottoir überfährt. Die Aufhebung der Fussgängerquerung beim Kreisel dürfte die Leute kaum davon abhalten, die Strasse trotzdem an dieser Stelle zu überqueren.

### **E Variante «Fussgängerunterführung»**

Geht es nur um die Sicherheit bei der Strassenquerung und den Verkehrsfluss, bestimmt die optimale Lösung; Aber nicht mehr zeitgemäss. An einigen Orten in der Schweiz werden Unterführungen heute wieder zurückgebaut, da sie dauernd verschmutzt sind, der Unterhalt aufwändig ist, sie von den Fussgängern, vor allem nachts, wenn immer möglich gemieden werden. Ein weiterer Grund, insbesondere bei bestehenden Unterführungen, sind die hohen Kosten für den Einbau eines Lifts für einen hindernisfreien Ausbau.

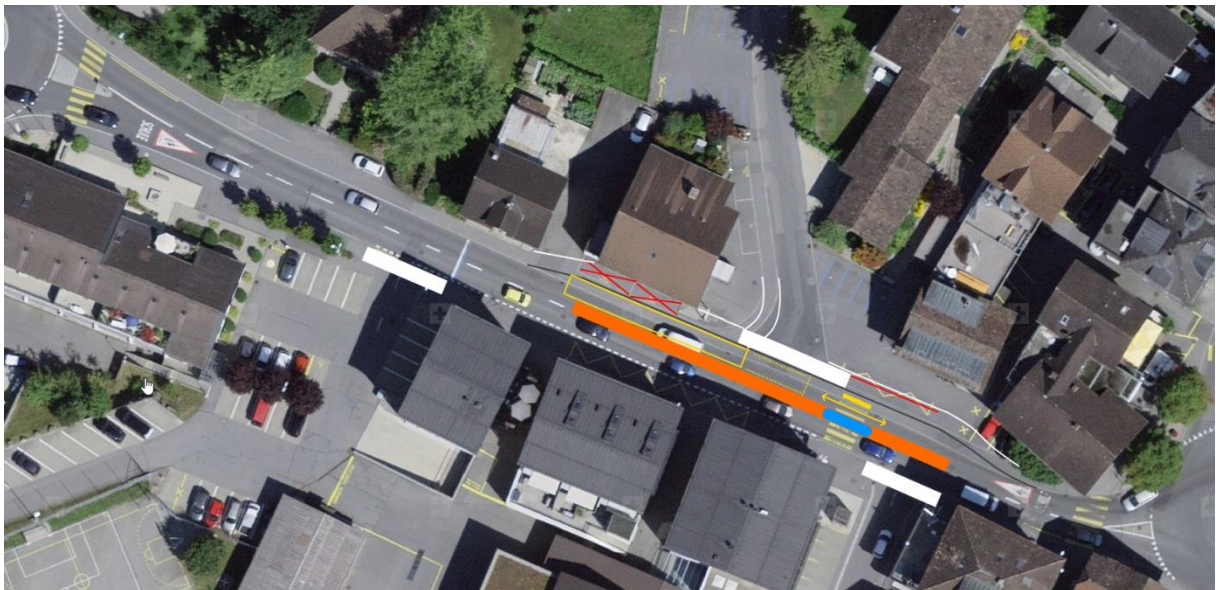
Sollte diese Lösung weiterverfolgt werden, ist umfassend zu klären, ob die grossen Investitionen wirklich zukunftsorientiert sind und die erwartete Entschärfung zu bringen vermag.

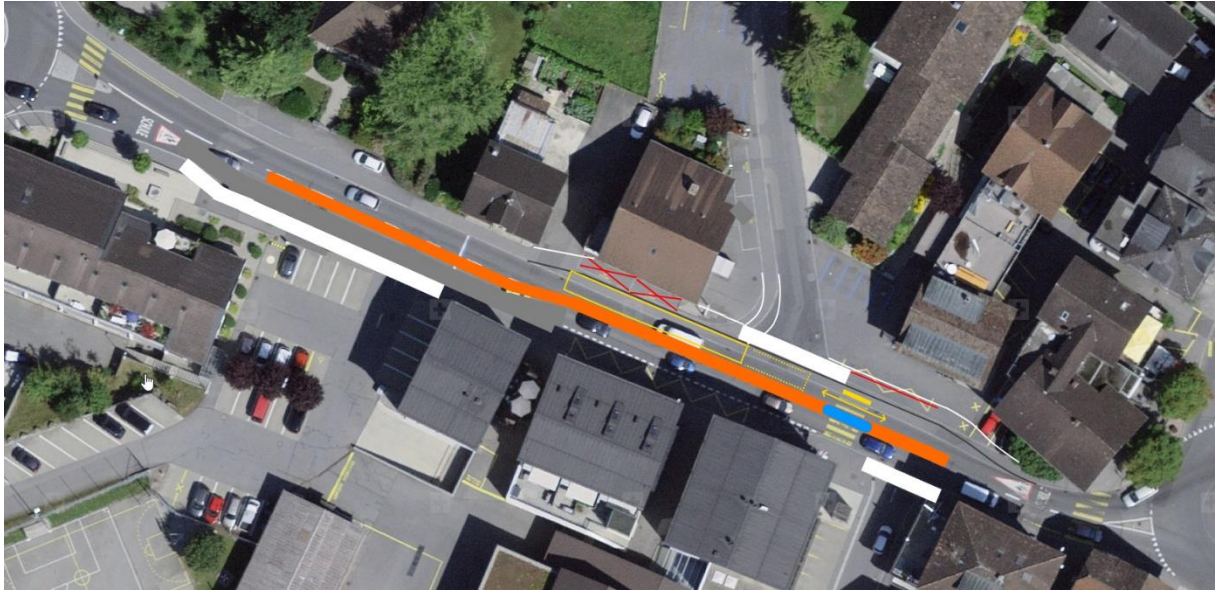
### **F Variante «Bushaltstelle Gemeindehaus»**

Viele Vorgaben können mit dieser Lösung eingelöst werden. Hindernisfreier Zugang und Bussbuchten. Keine Überfahrt des Trottoirs.

### **Ein alternativer Vorschlag**

Unsere Überlegungen haben uns zu einem weiteren Lösungsansatz geführt.





- rot: aufgehobene Parkplätze und Bushaltestelle
- grau: Strassenrand (neu)
- weiss: Trottoirrand (neu) / Trottoirüberfahrten
- orange: Mehrzweckstreifen
- blau: Insel
- gelb: Die neue Bushaltestelle auf der Fahrbahn (aus Platzmangel) / Vorderbereich ist behindertengerecht

Fussgängerstreifen kann leicht nach Bedarf verschoben werden.

Parkplätze in der Nähe (blaue Zone gegenüber OKB) sollten in Frage gestellt werden. (rückwärtsfahren = Gefahr) -> parkähnliche Einrichtung / einladender Warteraum auf Postauto / Veloparkierung/"Velostation"

#### **Vorteile**

- Die Haltestellen bleiben in der Nähe von Kiosk, Bäckerei und Café.
- Die Haltestellebuchung Richtung Berg bleibt wie bis anhin grosszügig dimensioniert.
- Platzbedarf: zwei Parkplätze
- Insel bei Fussgängerquerung für Schulweg.
- Fussgängerquerungen werden nicht nur punktuell möglich.

Die Verkehrsplaner sollen aufzeigen, ob beide, eine, oder keine Haltestelle auf die Fahrbahn verlegt werden können.

Die Haltestellebuchung Richtung Berg ist gem. Diskussion u.a. im Winter wegen Spezialkursen nötig.



## Einrichten einer Tempo-30-Zone



Der kleinräumige und auf die technische Lösung abzielende Vorschlag des Gemeinderats scheint uns wenig ambitiös und kaum geeignet als längerfristiges Projekt. Die Optimierung der Verhältnisse im involvierten Perimeter sollte nicht isoliert angegangen, sondern im Rahmen eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts für Kerns, erarbeitet von Verkehrsplanern, diskutiert werden.

Dabei könnten frühere Vorschläge zur Einführung einer Tempo-30-Zone ev. weiterhelfen.

Uns schwebt eine verkehrsberuhigende und vor allem für den gesamten Kernbereich von Kerns (siehe Foto) gültige Regelung vor: Strassenquerungen wären nicht mehr nur punktuell möglich. Zudem kämen weitere bauliche und gestalterische Eingriffe zum Tragen wie breitere Trottoirs, Mittelinseln, die Verwendung von Farbe, Beleuchtung, Mehrzweckstreifen, Pfosten, Poller, abgeschrägte Trottoirs usw.

Tempo-30-Zonen bedeuten eine massive Aufwertung des Lebens im Dorfkern. Ausserdem wird die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer schlagartig erhöht. Die ÖV-Haltestellen könnten unter neuen Voraussetzungen geplant und realisiert werden.

In jüngster Vergangenheit sind solche Zonen vielerorts mit Erfolg verwirklicht worden.

Es ist auch eine schrittweise Einführung vorstellbar, wenn die Etappen einem Gesamtkonzept untergeordnet sind.

Als Beispiel einer gelungenen Tempo-30-Zone erachten wir Wilderswil. Dazu haben wir Ihnen umfangreiche Unterlagen zukommen lassen.

Daniel Daucourt, Präsident VCS Sektion Ob- und Nidwalden  
Ernst Weber, Vorstandsmitglied VCS Sektion Ob- und Nidwalden

Sachsln, 27. Januar 2020