

Optimierung Strassenverkehrs- und Fussgängersituation

Dorfkern im Bereich Sarner- und Melchtalerstrasse

Grundlagenpapier vom 11. November 2019
für die Orientierung der Öffentlichkeit

INHALTSVERZEICHNIS

<i>EINLEITUNG</i>	3
I. AUSGANGSLAGE	4
A. Leitbild & strategisches Handlungsfeld	4
B. Machbarkeitsstudie	4
C. Zusätzliche Elemente in diesem Bericht	5
II. SITUATION SARNERSTRASSE VOM RÖSSLIKREISEL BIS ZUM KREISEL GEMEINDEHAUS	6
D. Variante "Bushaltestelle Postplatz"	6
E. Variante "Fussgänger-Unterführung"	7
F. Variante "Bushaltestellen Gemeindehaus"	8
III. SITUATION MELCHTALERSTRASSE	9
IV. OPTIMIERUNG PARK & RIDE-SITUATION	10
V. WEITERES VORGEHEN	11
VI. ANHANG	11

Einleitung

Die Strassenverkehrs- und Fussgängersituation im Kernser Dorf beschäftigt die Bevölkerung. Der Einwohnergemeinderat wird oft auf dieses Thema angesprochen. Es gilt zu prüfen, ob die bestehende Situation mit geeigneten baulichen Massnahmen optimiert werden kann. Insbesondere ist eine bessere Entflechtung der Fussgänger vom motorisierten Verkehr anzustreben. Entsprechend hat der Einwohnergemeinderat diese Angelegenheit prioritär auf die politische Agenda gesetzt.

Eine umfangreiche Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros Slongo Röthlin Partner AG, Stans zeigt mögliche Varianten zur Verbesserung der Situation auf. Der Einwohnergemeinderat hat dazu den vorliegenden Bericht zuhanden der Öffentlichkeit erstellt und geht davon aus, dass eine breite Meinungsbildung stattfinden wird.

Der Einwohnergemeinderat ist sich bewusst, dass die Gesamtproblematik mit den vorliegenden Varianten nicht vollumfänglich gelöst werden kann. Die Platzverhältnisse sind eng und die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen tragen zur Komplexität bei (beispielsweise hindernisfreier Zugang zum öffentlichen Verkehr).

Der Einwohnergemeinderat ist dennoch überzeugt, dass mit gezielten Massnahmen die Sicherheit der Fussgänger (insbesondere der Schulkinder) erhöht und der Verkehrsfluss verbessert werden kann. Bei der Realisierung solcher Massnahmen ist die Öffentlichkeit auf das Verständnis von privaten Grundeigentümern angewiesen. Zudem ist je nach Variante mit erheblichem finanziellen Aufwand zu rechnen.

Mit dem vorliegenden Grundlagenpapier präsentiert der Einwohnergemeinderat Lösungsansätze, welche aus seiner Optik zu einer Verbesserung der Situation führen würden. Es besteht die Absicht, mindestens einen Teil dieser Lösungsansätze zu finalisieren und vertieft zu prüfen.

Kerns, 11. November 2019

Einwohnergemeinderat Kerns

Hinweis Das vorliegende Grundlagenpapier zeigt aus technischer Sicht mögliche Lösungen auf, mit welchen eine bessere Entflechtung der Fussgänger vom motorisierten Verkehr realisiert werden könnte. Die betroffenen Grundeigentümer sowie die kantonalen Amtsstellen sind in die Erarbeitung dieser Lösungsansätze nicht einbezogen worden. Es wurden mit ihnen auch noch keine Vorabklärungen getroffen.

I. Ausgangslage

A. Leitbild & strategisches Handlungsfeld

Das Thema Verkehr im Dorfkern von Kerns beschäftigt die Bevölkerung und den Einwohnergemeinderat seit Jahren. Durch das Wachstum unserer Gemeinde, die allgemeine Zunahme des Verkehrs sowie aufgrund ausserkantonaler Baustellen hat sich die Ausgangslage in jüngster Zeit verschärft.

Nützliche, mehrheitsfähige und finanzierbare Lösungen zu finden, hat sich in den letzten rund 20 Jahren als schwierig erwiesen. Dennoch hat beispielsweise die Erstellung des Rössli-Kreisels und des Kreisels beim Gemeindehaus zum verbesserten Verkehrsfluss beigetragen.

Bei der Erarbeitung des Leitbilds 2016+ kam der Einwohnergemeinderat in Bezug auf die Siedlung & Mobilität zu folgenden Aussagen:

- *Kerns setzt in der Siedlungsentwicklung auf Qualität und zurückhaltendes Wachstum*
- *Kerns fokussiert sich in Anbetracht der herausfordernden Verkehrssituation auf die Sicherheit*
- *Kerns strebt eine gesellschafts-, wirtschafts- und umweltfreundliche Mobilität an*

Abgeleitet daraus hat der Einwohnergemeinderat für die Legislaturperiode 2016-2020 folgendes Handlungsfeld zur Thematik Verkehrsentsflechtung definiert:

Im Dorf Kerns soll eine Entflechtung zwischen dem Langsamverkehr (Fussgänger, Fahrräder) und dem motorisierten Individualverkehr angegangen werden sowie die Park & Ride-Situation optimiert werden.

B. Machbarkeitsstudie

Im März 2018 wurde eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Tiefbau- und Umweltkommission sowie der Liegenschafts- und Energiestadtmission ins Leben gerufen. Diese Arbeitsgruppe hat den Verkehrsfluss beobachtet und unter Einbezug des Einwohnergemeinderats nachfolgende Optionen diskutiert:

- Einbahnsystem in Richtung Sarnen (Dorfstrasse / Untergasse)
- Verkehrsführung entlang der Sidernstrasse
- Linksabbiegeverbot von der Sidernstrasse in die Sarnerstrasse
- Linksabbiegeverbot von der Sarnerstrasse in die Untergasse
- Überprüfen der "drei Fussgängerhauptachsen":
 - ins Gebiet Siebeneich via Untergasse – Kägiswilerstrasse
 - ins Gebiet Halten via Brunnmatt-, Hofurli-, Feldlistrasse
 - ins Gebiet Sand/Wisserlen via Rössligasse oder Dorfstrasse, Stanserstrasse
- Fussgängerstreifen an der Dorfstrasse beim Spar
- Standorte der Fussgängerstreifen auf der Sarnerstrasse im Bereich Post und Rösslikreisel
- Fussgängersituation beim Übergang Holzbau Bucher (Huwel-, Untergasse)
- Beleuchtung der öffentlichen Fusswege im Dorfkern
- Ausbau Fussweg durchs "Schelmengässli"
- Bodenmarkierungen (rot) für Fussgänger
- Unter- oder Überführung beim Postplatz an der Sarnerstrasse
- Wiedereinführung des Lotsendienstes
- Allgemeine Überprüfung der Parkplatzsituation

- Aufhebung Parkplatz beim "Muiggäloch"
- Aufhebung oder Umgestaltung Parkplatz (blaue Zone) beim Postplatz
- Bike und Ride
- ÖV-Verbindungen an den Wochenenden (morgens und abends)
- Sensibilisierung der Erziehungsberechtigten betreffend "Schülertransport"
- Beiträge zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer im Kerns informiert:
Richtiges Befahren eines Kreisels oder;
Fahrverhalten der Automobilisten in Bezug auf Blinker stellen

Der Einwohnergemeinderat hat in der Folge entschieden, sich vorerst auf den Dorfkern im Bereich der Sarner- und Melchtalerstrasse zu fokussieren. Es wurde das Ingenieurbüro Slongo Röthlin Partner AG, Stans beauftragt, für diesen Bereich mögliche Verbesserungsmassnahmen aufzuzeigen. Folgende Ausgangslage wurde dazu angenommen:

Der Bereich zwischen dem Kreisel im Dorfkern und dem Gemeindehaus wird sehr rege genutzt. Neben dem individuellen Strassenverkehr und dem öffentlichen Busbetrieb sind hohe Fussgänger-Frequenzen vorhanden. Die Schulkinder müssen die Sarnerstrasse bei der Bushaltestelle Post überqueren. Es sind zwei Fussgängerstreifen vorhanden.

Aufgrund der vorhandenen Bushaltestelle, des Knotens der Erschliessungsstrasse „Untergasse“ und des angrenzenden Kreisels ist der Bereich relativ unübersichtlich.

Ziel der Machbarkeitsstudie ist, Lösungen respektive Varianten zu evaluieren und aufzuzeigen, welche die Verkehrssicherheit der Fussgänger respektive der Schulkinder erhöht.

Das Ingenieurbüro wurde zudem beauftragt, die Bushaltestellen im betreffenden Abschnitt so auszugestalten, dass sie den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes entsprechen.

Die Machbarkeitsstudie (Technischer Bericht) des Ingenieurbüros vom 6. November 2019 liegt mittlerweile vor. Alle Varianten, die nachfolgend präsentiert werden, eignen sich aus der Sicht des Ingenieurbüros wie auch des Einwohnergemeinderats, um die Situation der Fussgänger zu optimieren und teilweise den Verkehrsfluss zu verbessern sowie zeitgleich auch die Anforderungen an behindertengerechte Bushaltestellen zu erfüllen. Viele der früher diskutierten Optionen, wie beispielsweise die Erstellung einer Überführung, eignen sich aus Sicht des Einwohnergemeinderats nicht. Entsprechend wird nachfolgend nicht näher darauf eingegangen.

Beim Studium der einzelnen Varianten gilt es zu beachten, dass sich der Prozess in der Anfangsphase befindet. Das Ingenieurbüro hatte keinen Auftrag Detailfragen zu klären. Zum jetzigen Zeitpunkt steht lediglich die Frage im Raum: Kann man sich eine oder mehrere der nachfolgenden Varianten im Grundsatz vorstellen?

C. Zusätzliche Elemente in diesem Bericht

Kein Bestandteil der Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros stellte die Park & Ride-Situation dar. Der Einwohnergemeinderat geht dennoch auf erste Lösungsansätze ein, weil er sich die Verbesserung der Park & Ride-Situation im strategischen Handlungsfeld zum Ziel gesetzt hat.

II. Situation Sarnerstrasse vom Rösslikreisel bis zum Kreisel Gemeindehaus

Die drei nachfolgenden Varianten befassen sich mit der Strassenverkehrs- und Fussgänger-situation im Bereich der Sarnerstrasse, sie berücksichtigen auch die Bushaltestellen in Bezug auf die hindernisfreie Nutzbarkeit.

D. Variante "Bushaltestelle Postplatz"



Beschrieb

Die Sarnerstrasse wird Richtung Restaurant «Rössli» / «Postplatz» verschoben. Der Fussgängerbereich vor dem Postgebäude kann dadurch verbreitert werden. Die Fahrspurbreite bei der Bushaltestelle beträgt je 3.50 m. Der bestehende Fussgängerstreifen direkt beim «Postplatz» bleibt bestehen, jener vor dem Kreisel wird entfernt.

Das nördliche Trottoir wird Richtung «Postplatz» verschoben. Er wird somit vom Postauto nicht mehr überfahren und die Sicherheit wird dadurch erhöht. Das Trottoir und die Bushaltestelle müssen teilweise auf Privatparzellen realisiert werden.

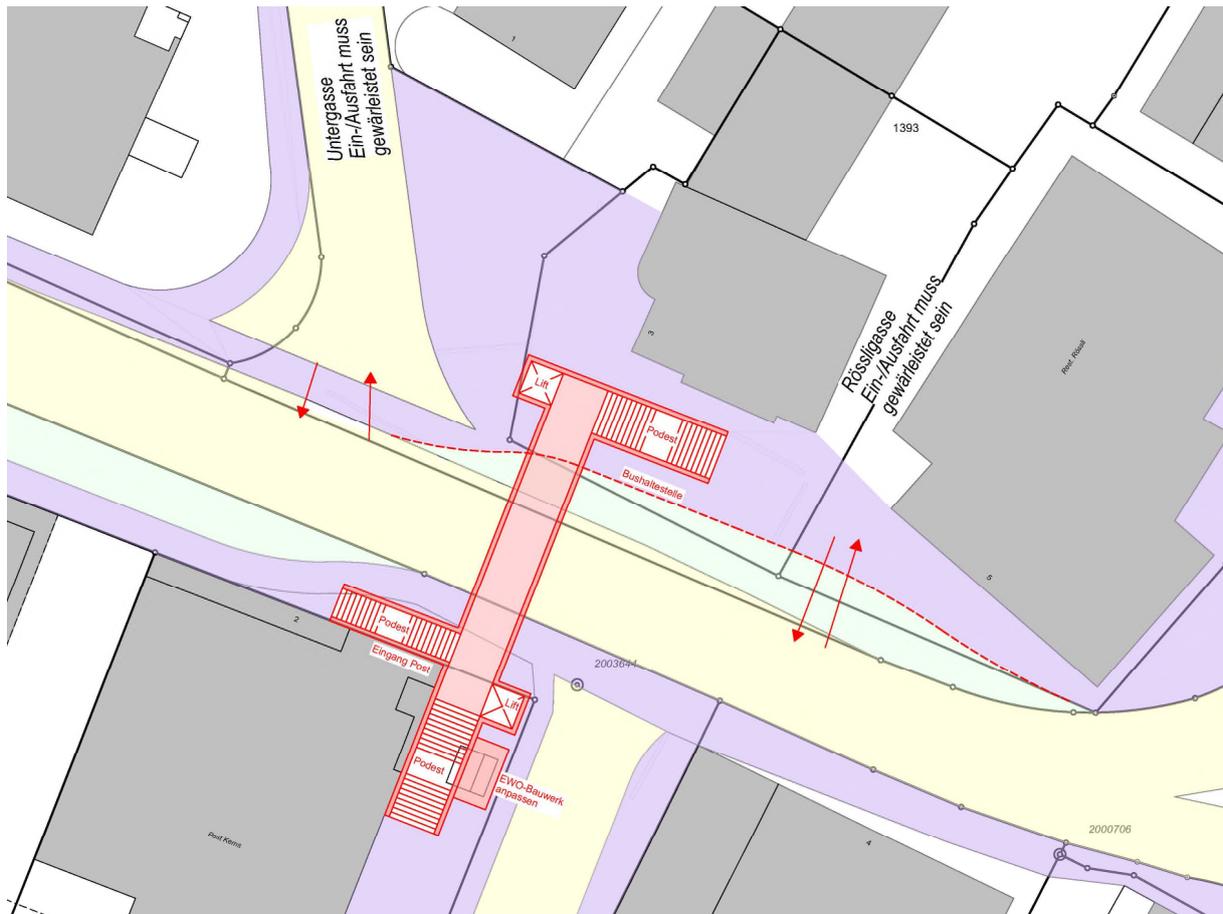
Die Bushaltestelle wird so platziert, dass die Zufahrten «Untergrasse» und «Rössligasse» möglichst wenig beeinträchtigt werden. Die Realisierung hindernisfreier Bushaltestellen, welche die Minimalanforderungen erfüllen, ist möglich.

Eine erste Grobkostenschätzung (plus / minus 30 %) hat für diese Variante cirka CHF 200'000.00 ergeben, exkl. Landerwerbskosten.

Feststellungen

- leichte Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger bei der Strassenquerung
- leichte Verbesserung des Verkehrsflusses infolge Aufhebung eines Fussgängerstreifens
- hindernisfreie Bushaltestellen möglich, jedoch mit Minimal-Norm
- Ausfahrt Rössligasse eingeschränkt
- Bushaltestelle vor Fussgängerstreifen
- Landerwerb erforderlich

E. Variante "Fussgänger-Unterführung"



Beschrieb

Durch die Variante Unterführung wird die Linienführung der Sarnenstrasse nicht verändert. Das nördliche Trottoir wird aufgrund des Treppenaufgangs Richtung «Postplatz» verschoben.

Die Bushaltestelle kann ausserhalb der Fahrbahn angeordnet werden. Bei dieser Anordnung gelangen die Fussgänger direkt auf das Trottoir und anschliessend mit der Treppe Richtung Unterführung. Die Realisierung hindernisfreier Bushaltestellen, welche die Minimalanforderungen erfüllen, ist möglich.

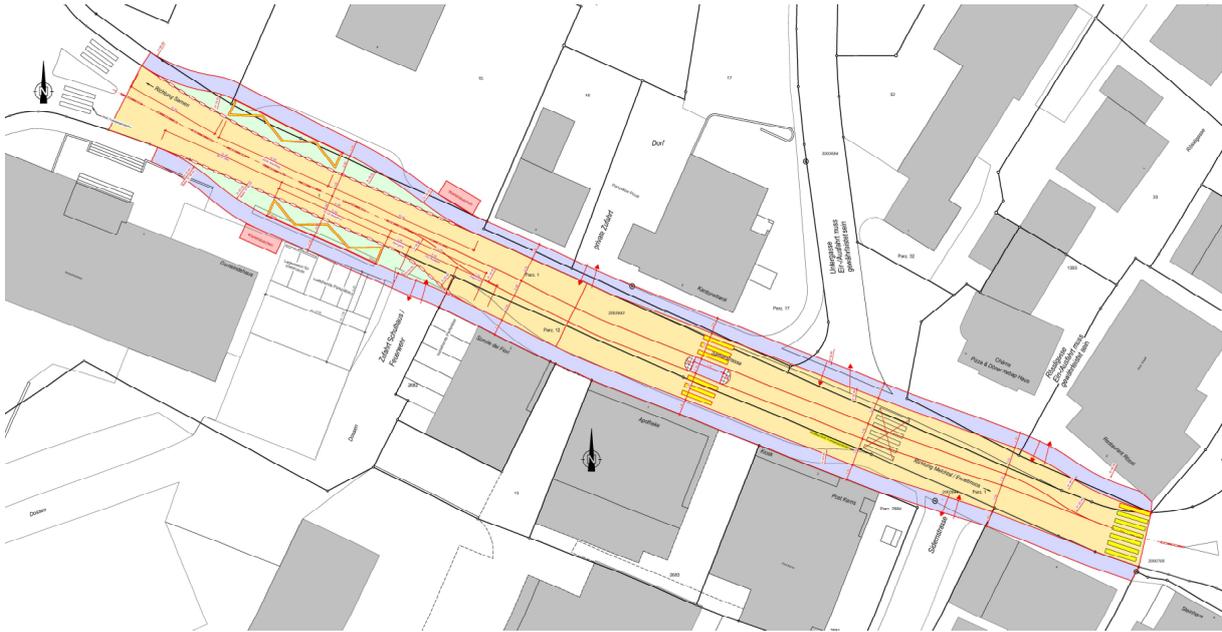
Um die Unterführung behindertengerecht auszuführen, ist aufgrund der engen Platzverhältnisse beidseits ein Aufzug erforderlich. Im Weiteren steht die Unterführung im Konflikt mit diversen Werkleitungen, welche teilweise umgelegt oder tiefergelegt werden müssen. Die Unterführung und die Bushaltestelle auf dem Postplatz muss teilweise auf Privatparzellen realisiert werden.

Eine erste Grobkostenschätzung (plus / minus 30 %) hat für diese Variante circa CHF 1,7 Mio. bis 2,3 Mio. ergeben, exkl. Landerwerbskosten.

Feststellungen

- Fussgänger, insbesondere Schüler/innen sind bei der Strassenquerung optimal vor dem Verkehr geschützt
- der Verkehrsfluss wird nicht mehr durch Fussgängerstreifen beeinträchtigt
- hindernisfreie Bushaltestellen möglich, jedoch mit Minimal-Norm
- Unterführung mit zwei Aufzügen hindernisfrei begehbar
- knappe Platzverhältnisse vor den jeweiligen Gebäuden
- unterhaltsintensive Anlage
- Landerwerb erforderlich

F. Variante "Bushaltestellen Gemeindehaus"



Beschrieb

Die beiden bisherigen Bushaltestellen werden aufgehoben. Die neuen Bushaltestellen werden im Bereich des Gemeindehauses/Wijermatt platziert. Die beiden Haltestellen werden als Busbuchten (Haltestellen ausserhalb der Fahrbahn) ausgeführt. Der hindernisfreie Zugang ist möglich.

Um normgerechte Einbiegeradien für die Bushaltestellen zu gewährleisten, müssen die Stützmauer und eventuell die Treppe vor dem Gemeindehaus angepasst werden. Die Ein- und Ausfahrt «Dossen / Schulhaus» muss für die Feuerwehr jederzeit gewährleistet sein.

Im Bereich «Postplatz» kann eine Mittelinsel auf der Kantonsstrasse platziert werden. Mit der Mittelinsel wird eine optische Einengung erzielt. Dies führt zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeit und die Fussgänger werden zusätzlich geschützt.

Das Trottoir auf der nördlichen Seite wird verschoben und muss teilweise auf Privatparzellen realisiert werden. Dieses Trottoir respektive die Bushaldebucht erfordert erheblichen Landerwerb.

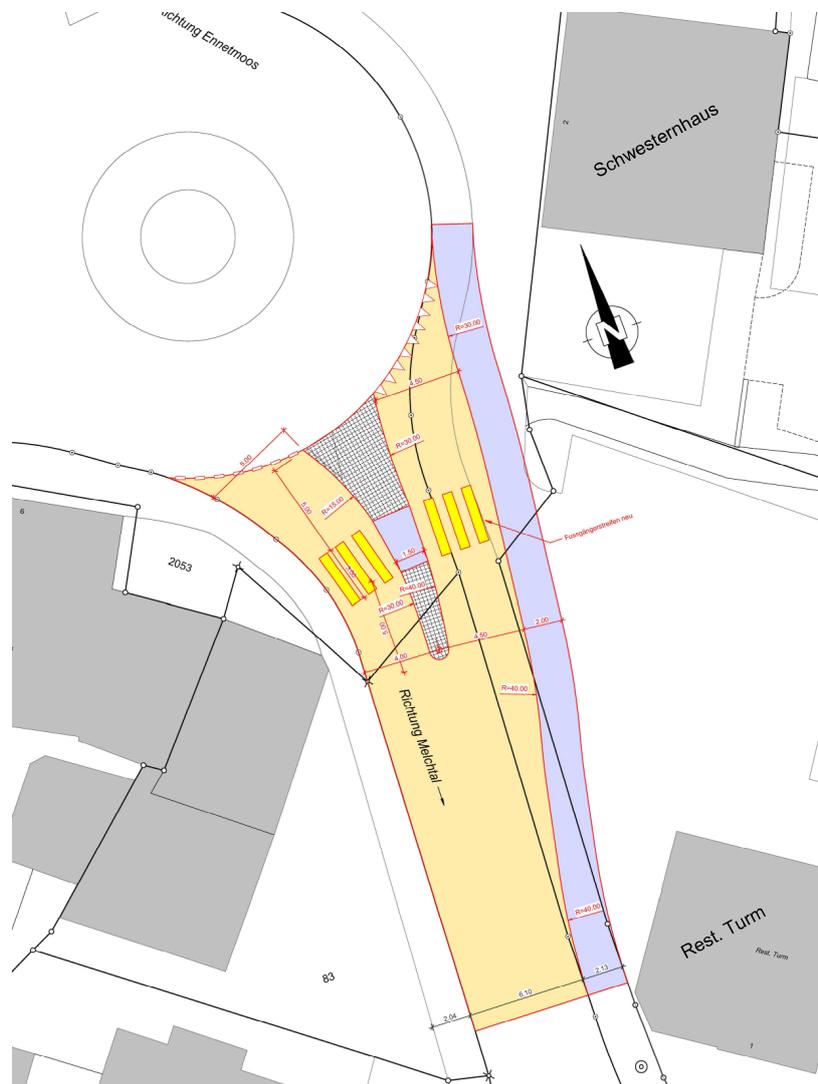
Eine erste Grobkostenschätzung (plus / minus 30 %) hat für diese Variante circa CHF 0,6 Mio. bis 0,8 Mio. ergeben, exkl. Landerwerbskosten.

Feststellungen

- besserer Schutz der Fussgänger bei der Strassenquerung
- keine Verbesserung des Verkehrsflusses
- hindernisfreie Bushaltestellen mit optimaler Norm möglich
- "Postplatz" kann optimal gestaltet werden
- Distanz der Bushaltestelle mit der Strassenquerung wird in Richtung Schulanlagen und "oberer Dorfteil" grösser
- erheblicher Landerwerb erforderlich

III. Situation Melchtalerstrasse

Die nachfolgende Variante befasst sich mit der Strassenverkehrs- und Fussgängersituation im Bereich der Melchtalerstrasse.



Beschrieb

Diese Strassenquerung im Bereich des Restaurants Turm wird häufig benutzt und ist unübersichtlich. Die Fussgänger sollen dank einer neuen Fussgängerinsel zusätzlich geschützt werden. Für die Gestaltung der Fussgängerinsel vor dem Kreisels wird die Melchtalerstrasse Richtung Parzelle Restaurant Turm verschoben.

Bei der Knotenaufweitung infolge der Platzierung der Mittelinsel würden ein bis zwei Parkplätze beim Restaurant Turm entfallen.

Eine erste Grobkostenschätzung (plus / minus 30 %) für diese Massnahme hat circa CHF 150'000.00 ergeben, exkl. Landerwerbskosten.

Feststellungen

- besserer Schutz der Fussgänger bei der Strassenquerung
- keine Verbesserung des Verkehrsflusses
- optische Einengung infolge Mittelinsel im Bereich des Kreisels
- das Parkplatzangebot beim Restaurant Turm reduziert sich
- Landerwerb erforderlich

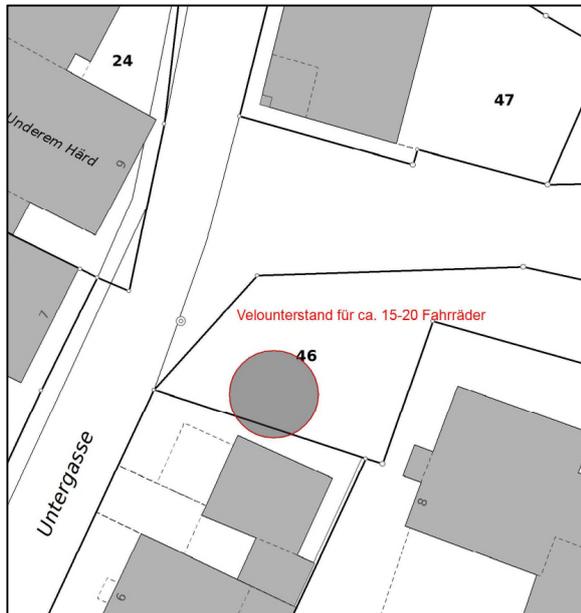
IV. Optimierung Park & Ride-Situation

Eine Überprüfung hat gezeigt, dass das Angebot an Auto-Parkplätzen in unmittelbarer Nähe zum Postauto-Anschluss im Dorfkern nicht ohne weiteres erhöht werden kann. Entsprechend können keine offiziellen Park & Ride-Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.

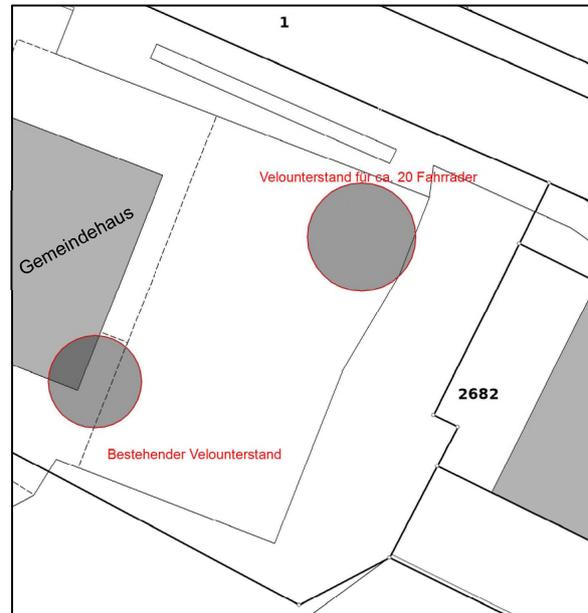
Im Gegenzug soll das Angebot an Velo-Parkplätzen optimiert und erhöht werden. Insgesamt sollen drei gedeckte Velounterstände zur Verfügung stehen.

Einerseits ist vorgesehen, die bestehende Velo-Abstellfläche bei der Untergasse unterhalb der Kirche zu optimieren und die Anordnung der Auto-Parkplätze an diesem Standort zu überdenken.

Andererseits soll das Velo-Parkplatzangebot in unmittelbarer Nähe des Gemeindehauses vergrößert werden. Nebst dem bestehenden Velounterstand soll Platz für cirka 20 weitere gedeckte Veloplätze entstehen. Dafür sind allenfalls drei bestehende Parkplätze aufzuheben. Der genaue Standort ist im Rahmen der Detailplanung zu bestimmen.



Situation Untergasse



Situation Gemeindehaus

Im Weiteren haben Abklärungen mit der Kath. Kirchgemeinde ergeben, dass der bestehende Velounterstand beim Pfarrhof der Allgemeinheit weiterhin zur Verfügung steht. Diese Velo-Parkplätze ermöglicht es unter anderem den Schülerinnen und Schülern mit dem Velo an den Rand des Dorfkerns zu gelangen um von dort ihren Weg zu Fuss fortzusetzen.

V. Weiteres Vorgehen

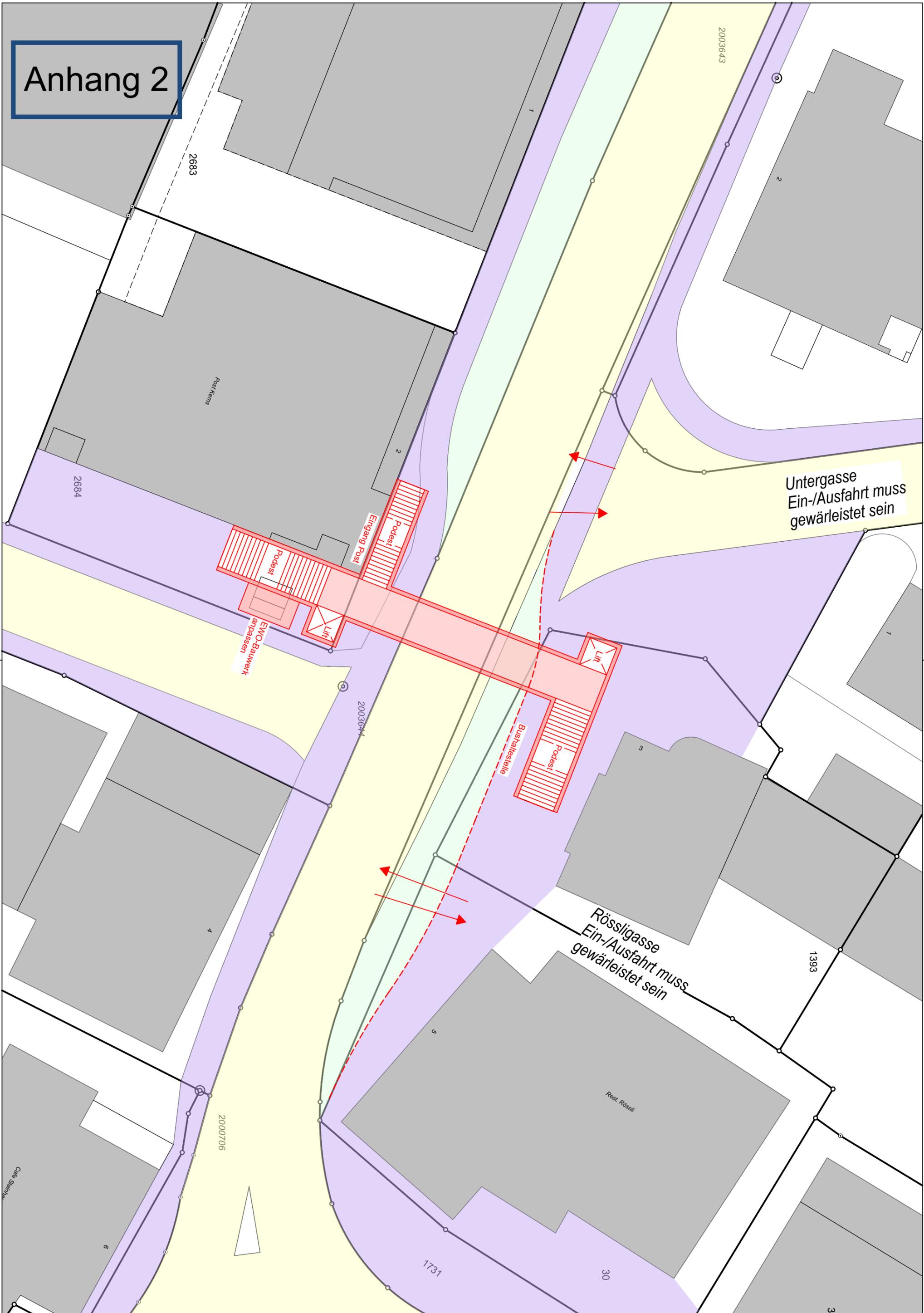
Dieser Bericht wurde anlässlich der Herbstgemeindeversammlung vom 26. November 2019 der Öffentlichkeit präsentiert. Mit dessen Veröffentlichung soll die Diskussion in der Bevölkerung angeregt werden. Auf ein eigentliches Vernehmlassungsverfahren wird bewusst verzichtet. Der Einwohnergemeinderat geht hingegen davon aus, dass Rückmeldungen / Stimmungen aus der Bevölkerung an ihn herangetragen werden. Im Weiteren wird er die Gespräche mit den betroffenen Grundeigentümern aufnehmen.

Der Einwohnergemeinderat beabsichtigt, nach Würdigung aller Rückmeldungen, im Frühling 2020 eine finale Version zu definieren. Deren Realisierbarkeit wird vertieft geprüft, um dem Stimmvolk danach einen entsprechenden Planungskredit vorlegen zu können.

VI. Anhang

- | | |
|----------|--|
| Anhang 1 | Plan Variante "Bushaltestelle Postplatz" |
| Anhang 2 | Plan Variante "Fussgänger-Unterführung" |
| Anhang 3 | Plan Variante "Bushaltestellen Gemeindehaus" |
| Anhang 4 | Plan "Fussgängerinsel Melchtalerstrasse" |

Anhang 2



H/B = 297 / 420 (0.12m²)

Anhang 4

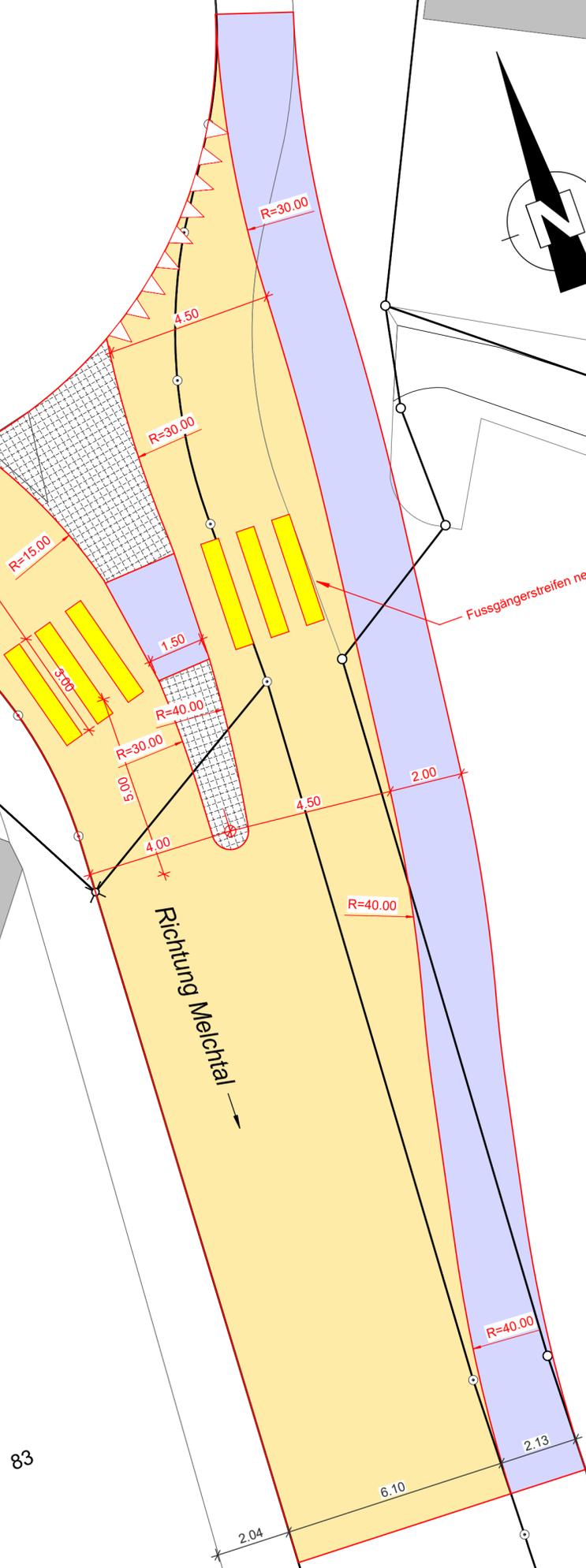
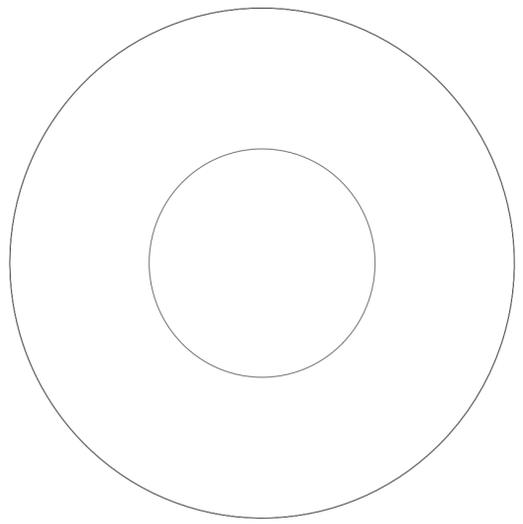
Richtung Ennetmoos

Schwesternhaus

2



1731



Fussgängerstreifen neu

83

Rest. Turm

1