



sarnen

Einwohnergemeinde

## **Botschaft**

des Einwohnergemeinderates Sarnen zur  
Urnenabstimmung vom 21. Mai 2017

**Verkehrskonzept Zentrum  
Sarnen - Tempo 30**

### **Abstimmungsfrage**

Soll der Einwohnergemeinderat beim kantonalen Sicherheits- und Justizdepartement ein Gesuch für die Genehmigung der Tempo-30-Zone im Zentrum von Sarnen einreichen?

### **Abstimmungsempfehlung**

Der Einwohnergemeinderat empfiehlt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern mit "Ja" der beabsichtigten Einführung von Tempo 30 im Zentrum von Sarnen zuzustimmen.

---

#### **Wichtig zu wissen**

---

Die Abstimmung ist mit keiner Kreditvorlage verbunden. Die Kosten für die Umsetzung sind im Budget 2017 enthalten. Das Budget wurde an der Urnenabstimmung vom 27. November 2016 angenommen. Die geschätzten Investitionskosten von Fr. 200'000.00 liegen in der Kompetenz des Einwohnergemeinderates (Art. 16 Gemeindeordnung vom 2. Juni 2002, Stand 16. Februar 2009).

## INHALTSVERZEICHNIS

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE .....	4
1. Zusammenfassung .....	4
DIE VORLAGE IM EINZELNEN .....	5
2. Ausgangslage .....	5
Grundlagen und Ziele .....	5
Erarbeitung Verkehrskonzept .....	5
3. Projektbeschrieb .....	5
Ein Verkehrskonzept zur Aufwertung des Zentrums .....	5
Ziele Tempo 30 .....	6
Umsetzung Tempo-30-Zone, Massnahmen erste Phase .....	7
Massnahmen der zweiten Etappe .....	12
4. Realisierungskosten .....	15
5. Weiteres Vorgehen nach der Abstimmung .....	15
6. Erläuterungen zur Tempo-30-Zone .....	16
Gesetzliche Anforderungen .....	16
Verkehrsregeln in Tempo-30-Zonen .....	16
Ausgangslage Geschwindigkeiten .....	17
Beurteilung der Eignung .....	17
7. Fragen und Antworten .....	18
INFORMATIONSVORANSTALTUNG .....	20

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

### 1. Zusammenfassung

---

Der Einwohnergemeinderat beabsichtigt im Zentrum von Sarnen Tempo 30 einzuführen. Damit wird ein Anliegen aus der Zukunftskonferenz von 2006, den Diskussionen um das Verkehrskonzept von 2008 sowie den Werkstattgesprächen von 2015 aufgenommen.

Die Stimmberechtigten sollen darüber entscheiden, ob der Einwohnergemeinderat ein Gesuch für die Einführung von Tempo 30 beim Kanton einreichen soll.

Mit Tempo 30 soll das Zentrum aufgewertet und die Dominanz des motorisierten Verkehrs auf der Kantonsstrasse überwunden werden. Die Tempolimiten sollen zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme, einer höheren Verkehrssicherheit und zu mehr Qualität im öffentlichen Raum führen.

Diese Ziele sollen auch mit den in Etappen beabsichtigten Sanierungen und Aufwertungen einzelner Strassenzüge und Plätze erreicht werden. Tempo 30 im Zentrum ist der erste Schritt zur Aufwertung und Stärkung des Zentrums.

Für die Einführung von Tempo 30 liegt ein Verkehrsgutachten vor. Der Einbezug der Brünigstrasse als Hauptstrasse in die Zone ist gesetzlich möglich und wird vom Kanton unterstützt. Die Brünigstrasse bleibt eine vortrittsberechtigte Kantonsstrasse, auf der auch Fussgängerstreifen markiert sind.

Die Umgestaltung der Poststrasse, des Bahnhofplatzes sowie des Dorfplatzes sind weitere wesentliche Bestandteile des Verkehrskonzeptes, die in einer zweiten Phase umgesetzt werden. Für diese Umgestaltungen können zum heutigen Zeitpunkt erste Skizzen vorgelegt werden. Detailprojekte sind unter Mitwirkung der verschiedenen Anspruchsgruppen noch zu erstellen.

Der Plan in der Mitte der Botschaft zeigt die Strassen auf, auf denen Tempo 30 eingeführt werden soll.

## DIE VORLAGE IM EINZELNEN

### 2. Ausgangslage

---

#### Grundlagen und Ziele

Die Einwohnergemeinde Sarnen führte im Rahmen der Erarbeitung der Ortsplanung eine Zukunftskonferenz (2005) und für die Grundlagen des kommunalen Verkehrsrichtplans mehrere Workshops durch (2008). Die Ergebnisse der Workshops wurden in einem Verkehrskonzept zusammengefasst.

In beiden Verfahren mit der Bevölkerung wurde das starke Bedürfnis geäußert, im Zentrum Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu realisieren. Eine entsprechende Massnahme dazu wurde im Verkehrsrichtplan (2012) formuliert.

#### Erarbeitung Verkehrskonzept

Um die Umsetzung der Verkehrsberuhigung im Zentrum zu entwerfen, lud die Gemeinde Anfang 2015 Anwohner, Gewerbetreibende sowie Vertreter der politischen Parteien für ein Werkstattverfahren ein. An drei Nachmittagen wurden mit den 28 Teilnehmerinnen und Teilnehmern Zielsetzungen, Handlungsräume und Massnahmen für die Aufwertung des Zentrums besprochen. Kantonale Stellen wirkten im Prozess ebenfalls mit.

Anhand der Diskussionen im Werkstattverfahren wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, das nachfolgend vorgestellt wird.

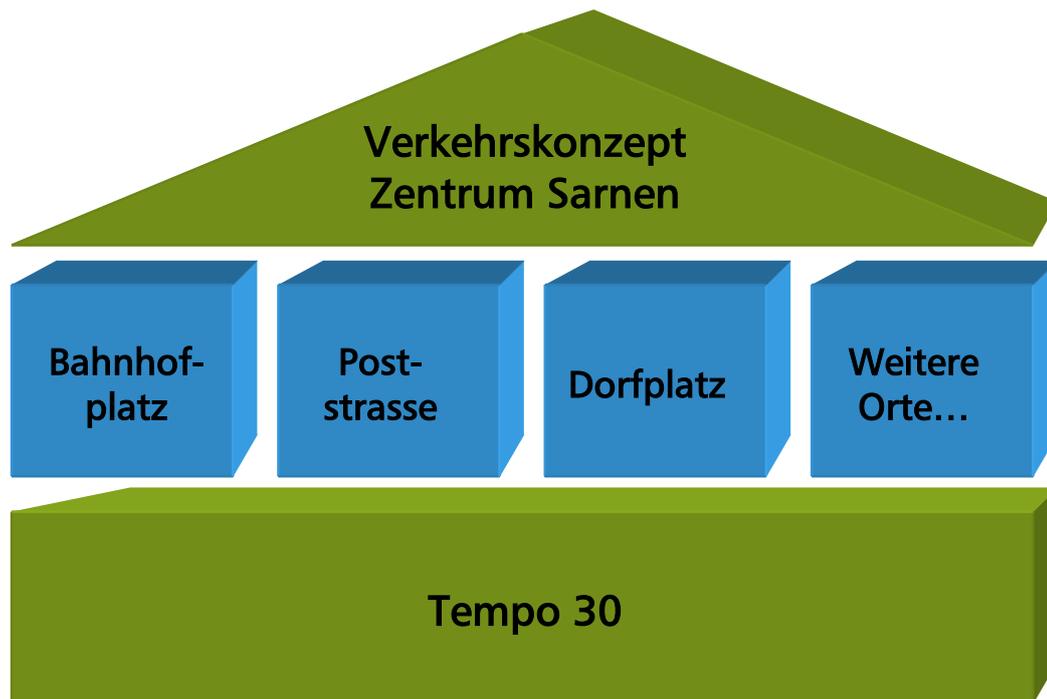
### 3. Projektbeschreibung

---

#### Ein Verkehrskonzept zur Aufwertung des Zentrums

Die historischen Strukturen des Sarnen Zentrums können die Anforderungen des motorisierten Verkehrs nur ungenügend erfüllen. Da die Strassenräume eng sind, ist es nicht möglich, sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Fuss- und Veloverkehr, optimale Bedingungen zu schaffen. Unter dem hohen Verkehrsaufkommen leidet der soziale Aspekt: Es gibt kaum ruhige Orte, wo sich Menschen begegnen und länger verweilen können. Die Dominanz des motorisierten Verkehrs, sowohl in Bewegung wie auch parkiert und abgestellt, beeinträchtigt das Dorfleben.

Das Verkehrskonzept für das Zentrum von Sarnen sieht als erste Massnahme und als Grundstein für die Aufwertung des Zentrums die Einführung von Tempo 30 vor. Weitere umfangreiche Massnahmen zur Aufwertung sollen etappiert und mit den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde abgestimmt werden. Für die Einführung von Tempo 30 wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet.



Die Bestandteile des Verkehrskonzepts mit Tempo 30 als Grundstein

### Ziele Tempo 30

Die Einführung einer Tempo-30-Zone macht das Zentrum von Sarnen für das Einkaufen, den Aufenthalt und das Wohnen attraktiver. Der öffentliche Raum im historischen Kern kann gestärkt und die Dominanz des Verkehrs gemindert werden.

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Anpassung der zulässigen Geschwindigkeit an die tatsächlichen Verhältnisse
- Reduktion der Verträglichkeitskonflikte mit angrenzenden Nutzungen (Aufenthalt im Aussenraum entlang der Strassen, Einkauf, Wohnen etc.)

- Förderung eines Verkehrsverhaltens, das auf Rücksichtnahme und Toleranz basiert
- Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch das Angleichen der Geschwindigkeiten
- Befreiung der Fussgänger von der Benutzungspflicht der Fussgängerstreifen durch den weitgehenden Verzicht auf Fussgängerstreifen
- Gestaltung des Strassenraumes, um die Dominanz des motorisierten Verkehrs zu mindern und bekannte Schwachstellen zu beheben



Der schmale Strassenraum erfordert Rücksichtnahme von allen Verkehrsteilnehmern

## Umsetzung Tempo-30-Zone, Massnahmen erste Phase

### Perimeter

Der Übersichtsplan in der Mitte der Botschaft zeigt den vorgesehenen Perimeter der Tempo-30-Zone. Dieser umfasst insbesondere den historischen Kern von Sarnen. Um die Wirkung von Tempo 30 nicht zu schmälern und um den Aufwand für die Einführung von Tempo 30 klein zu halten, sind nur Strassen in die Zone einzubeziehen, die sich bereits heute eignen.

Im Norden wird die Zone so abgegrenzt, dass auch die Museumsstrasse und ein Teil der Gartenstrasse in der Tempo-30-Zone liegen. Gegen Süden soll die Zone auf der Brünigstrasse vor dem Gemeindehaus und auf der Grosse Gasse vor dem Busbahnhof beginnen.

Westlich der Sarneraai wird die neue Tempo-30-Zone mit der bestehenden Zone auf der Jordanstrasse bzw. Kirchstrasse zusammengeschlossen.

Östlich der Bahnlinie beginnt die Tempo-30-Zone kurz vor dem Bahnübergang. Um die Kreuzung Marktstrasse – St. Antonistrasse – Kernserstrasse

nicht mit dem allgemeinen Rechtsvortritt zu regeln, wird die Kreuzung nicht in die Tempo-30-Zone einbezogen. Der Verkehrsablauf würde mit einem Rechtsvortritt sehr anspruchsvoll. Zudem wird derzeit mit der Sanierung der Kernserstrasse die Führung der Fussgänger optimiert und Trottoirüberfahrten erstellt. Diese Lösung ist mit dem Rechtsvortritt nicht möglich.

Die Marktstrasse wie auch die St. Antonistrasse eignen sich für eine Tempo-30-Zone. Am nördlichen Ende der Marktstrasse erfolgt ein Zusammenschluss mit der bewilligten Tempo-30-Zone auf der Industriestrasse.

### Einfahrtstore

Der Wechsel vom Temporegime generell 50 km/h zur Tempo-30-Zone muss klar sichtbar sein. Deshalb wird eine Torsituation am Zoneneingang geschaffen. Mit einer Stele werden Zonenbeginn und -ende aufgezeigt.

### Vortrittsregelung

Innerhalb der Zone gilt bei den Verzweigungen von Nebenstrassen grundsätzlich der Rechtsvortritt. Bei den Verzweigungen auf dem Bahnhofplatz (Bahnhofstrasse, Poststrasse, Lindenstrasse) werden zur Verdeutlichung der neuen Vortrittsregelungen Markierungen angebracht. Bei den weiteren Verzweigungen wird darauf verzichtet.

Ausgenommen vom allgemeinen Rechtsvortritt sind die Knoten auf der Brünigstrasse. Als Hauptverkehrsstrasse behält die Brünigstrasse ihren verkehrorientierten Charakter. Die Verordnung über Tempo-30-Zonen wird bei Hauptverkehrsstrassen nicht angewendet, was bedeutet, dass die Hauptstrassen weiterhin vortrittsberechtigt bleiben und auch Fussgängerstreifen aufweisen können.



Einfahrtstor: Beispiel eines Beginns der Tempo-30-Zone



Vortrittsregelung: Beispiel einer Markierung des Rechtsvortritts

### Fussgängerstreifen

Gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen werden Fussgängerstreifen nur in Ausnahmefällen markiert, da das Überqueren überall möglich sein soll. Daher werden auf den Gemeindestrassen der Tempo-30-Zone die Fussgängerstreifen nicht mehr nötig sein.

In Absprache mit der Verkehrs- und Sicherheitspolizei wird der Fussgängerstreifen am Bahnhofplatz (zwischen Raiffeisen und City-Gebäude) belassen. An diesem Knoten kommen die Fahrzeuge aus drei verschiedenen Richtungen, was einen höheren Schwierigkeitsgrad für die Querung der Strasse bedeutet. Speziell für Schulkinder und betagte Personen kann dies zur Überforderung führen. Da sich der Fussgängerstreifen auf dem Schulweg aller Kinder befindet, die östlich der Bahngleise wohnen, wird dieser rege von Schulkindern benutzt. Um die Sicherheit der Schulkinder gewährleisten zu können, wird der Fussgängerstreifen beibehalten.

Im Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 auf der Brünigstrasse soll der Fussgängerstreifen unmittelbar nördlich des Dorfplatzes (zwischen Papeterie Spichtig und Gschaffig) aufgehoben werden. Einerseits ist die Sicht auf Fussgänger durch die Arkaden eingeschränkt, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Andererseits wird die Brünigstrasse oft zwischen den beiden Fussgängerstreifen überquert. Der bestehende Standort des Fussgängerstreifens scheint für die Beziehung Dorfplatz – Poststrasse einen Umweg zu bedeuten.



Dieser Fussgängerstreifen über den Bahnhofplatz wird beibehalten



Dieser Fussgängerstreifen über die Brünigstrasse wird aufgehoben



Situationsplan Übersicht Perimeter der vorgesehenen Tempo-30-Zone



St. Antonstrasse

Bahnhof

Bahnhofplatz

Grundstrasse

Grossgasse

Bahnhofstrasse

Grossgasse

Gemeindeverwaltung

Brünigstrasse

Sachseln →

Cher

Rütistrasse



### Abbiegeverbot Lindenstrasse Richtung Kernserstrasse

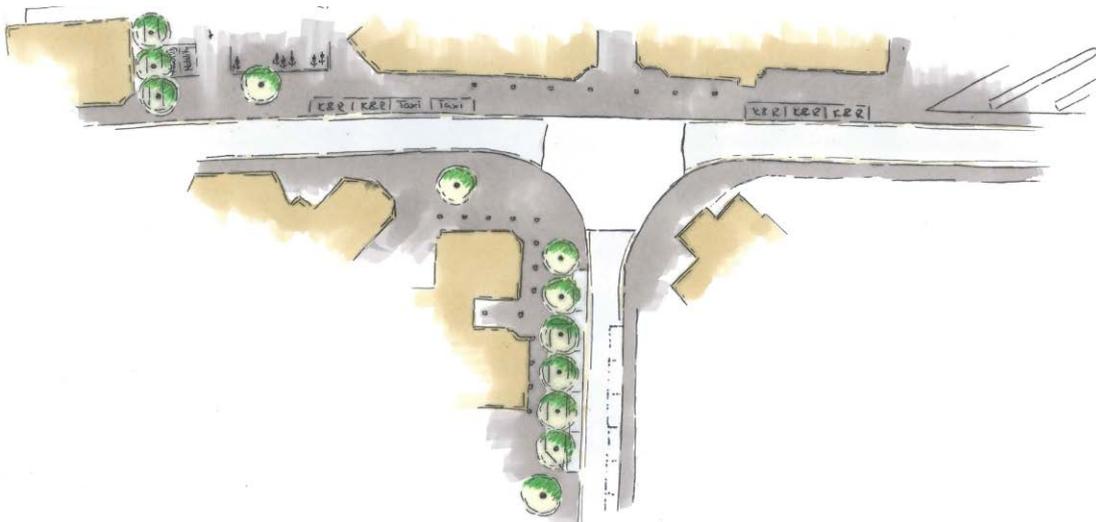
Ein Abbiegeverbot von der Lindenstrasse in Richtung Kernserstrasse wurde bei den Werkstattgesprächen als Möglichkeit gesehen, den Verkehrsfluss im Zentrum zu optimieren. Das Wegfahren aus der Lindenstrasse wird damit nicht mehr gestört und durch geschlossene Bahnschranken wird kein Rückstau mehr verursacht. Das Abbiegeverbot ist im Rahmen der Nachkontrolle der Tempo-30-Zone speziell zu begutachten.

### **Massnahmen der zweiten Etappe**

Die im Folgenden aufgezeigten Massnahmen sind nicht Gegenstand der Abstimmungsvorlage. Die Umgestaltung einzelner Strassen und Plätze sind wesentliche Bestandteile zur Aufwertung des Zentrums. Sie sollen nach der Einführung von Tempo 30 etappiert angegangen werden. Die jeweiligen Projekte werden in kooperativen Verfahren mit den Anwohnern und betroffenen Grundeigentümern erarbeitet.

### Umgestaltung Bahnhofplatz

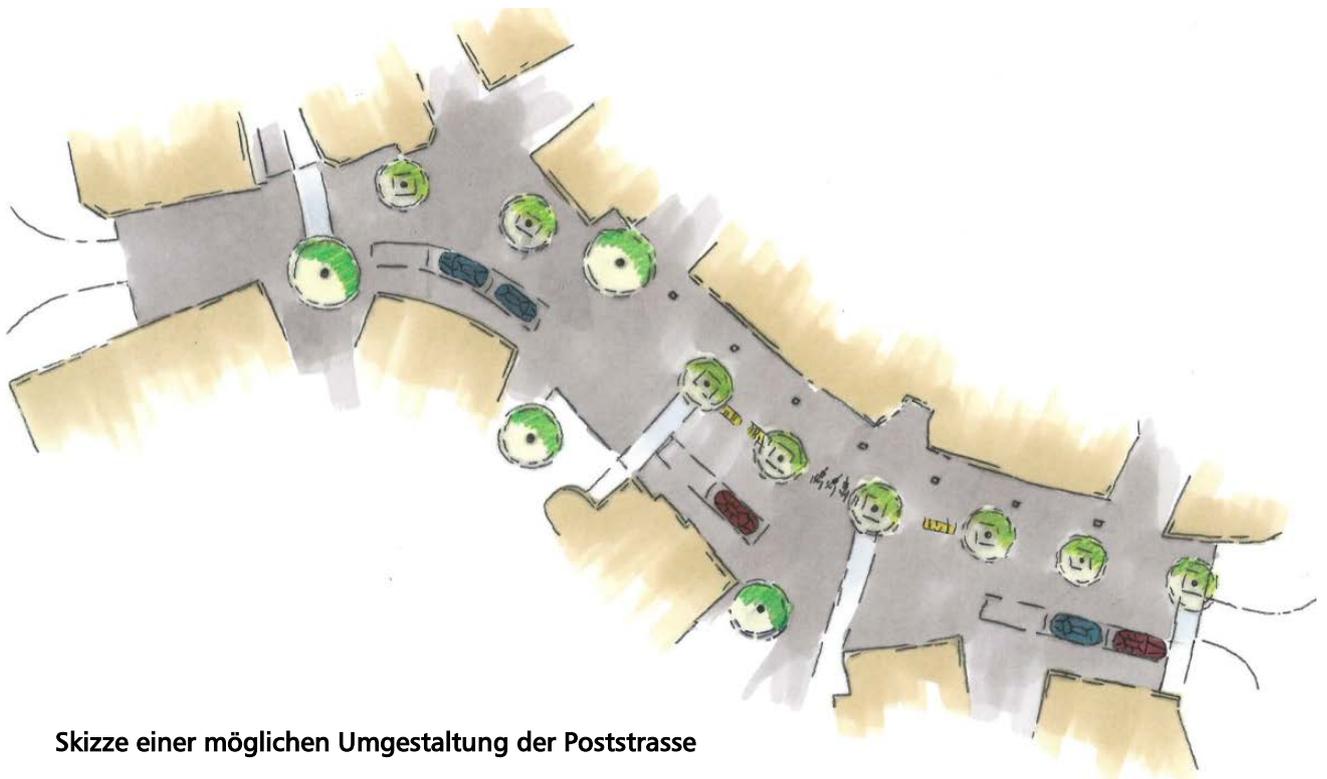
Mit der Einführung von Tempo 30 wird die Kreuzung mit provisorischen Massnahmen umgestaltet. Nach der Überprüfung der Tempo-30-Zone soll die Kreuzung definitiv umgebaut werden. Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes wird daher mit hoher Priorität angegangen.



Skizze einer möglichen Umgestaltung des Bahnhofplatzes

### Umgestaltung Poststrasse

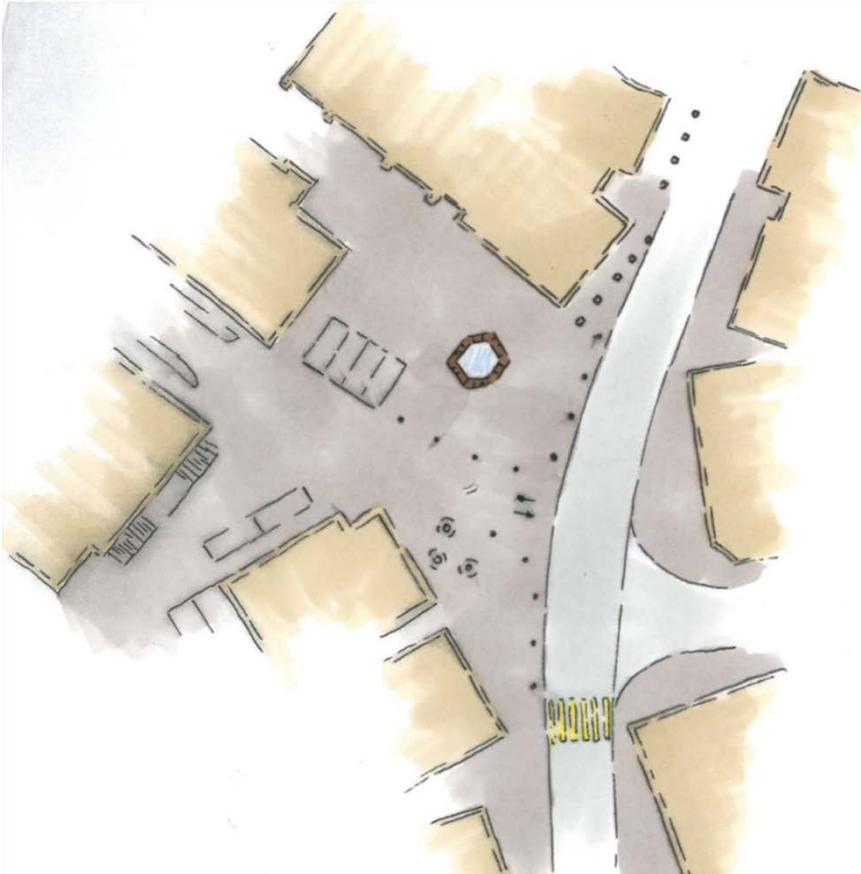
Das Potenzial für eine Aufwertung der Poststrasse zu einem attraktiven Raum, in dem Einkaufen und sich Begegnen im Vordergrund stehen, ist sehr gross. Die geringe Verkehrsbelastung und der vergleichsweise grosszügige Strassenraum schaffen Freiheiten für eine Umgestaltung. Die Fahrbahn der Poststrasse weist zudem einen hohen Sanierungsbedarf auf. Die Planung ist daher so anzulegen, dass 2019 eine Umgestaltung und Sanierung erfolgen kann. Mit der Umgestaltung wird die Einführung einer Begegnungszone geprüft.



Skizze einer möglichen Umgestaltung der Poststrasse

### Aufwertung Dorfplatz

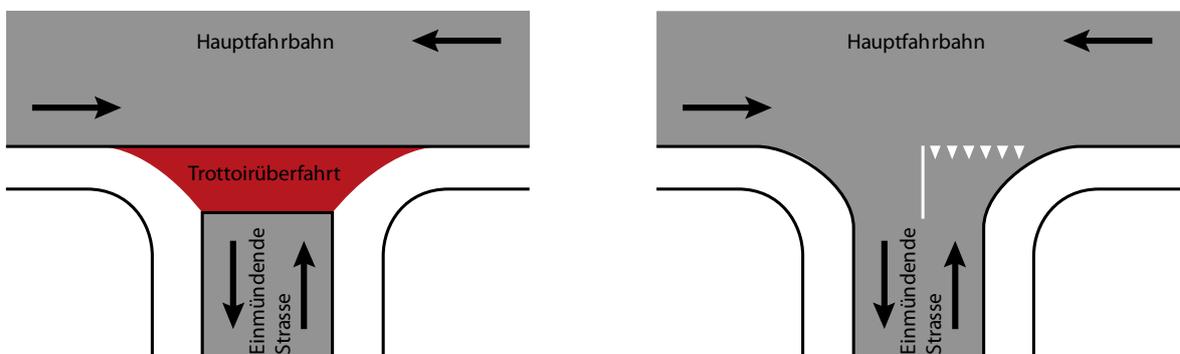
Wie die Diskussionen im Werkstattverfahren gezeigt haben, sind die Erwartungen an den Dorfplatz hoch. Die bisher aufgezeichneten Varianten verdeutlichen, dass eine Umgestaltung viele Anforderungen erfüllen muss. Soll der Dorfplatz vermehrt Aufenthaltsraum für Menschen sein, ist der Aufenthaltsraum für Personenwagen zu reduzieren.



Skizze einer möglichen Umgestaltung des Dorfplatzes

### Weitere Massnahmen an Kantonsstrasse

Wo möglich sollen die Fussgänger längs der Brünigstrasse direkt über die einmündenden Strassen geführt werden. Da auf diesen Nebenstrassen keine Fussgängerstreifen markiert werden können, bzw. die bestehenden entfernt werden müssen, sind Trottoirüberfahrten geeignete Massnahmen, um den Fussgängern ein sicheres Queren zu ermöglichen.



Schematische Darstellung einer Trottoirüberfahrt im Vergleich zu einer Einmündung

Im Hinblick auf die ab 2018 angesetzten Sanierungsetappen der Brünigstrasse werden die Umgestaltungen der Einmündungen zu Trottoirüberfahrten geprüft.

#### **4. Realisierungskosten**

---

Für die Umsetzung der Massnahmen der ersten Etappe liegt eine Grobkostenschätzung vor. Die Kosten für die Erstellung der Torsituationen sowie die notwendigen Signalisationen und Markierungen werden auf Fr. 130'000.00 geschätzt.

Im Budget 2017 ist in der Investitionsrechnung ein Betrag von Fr. 200'000.00 für die Umsetzung der Tempo-30-Zone vorgesehen.

Für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes, der Poststrasse oder des Dorfplatzes liegen keine Kostenschätzungen vor. Die Kosten können hier erst auf der Grundlage konkreter Projekte geschätzt werden.

#### **5. Weiteres Vorgehen nach der Abstimmung**

---

Mit der vorliegenden Abstimmung soll der Einwohnergemeinderat beauftragt werden, bei dem für Verkehrsanordnungen zuständigen Sicherheits- und Justizdepartement ein Gesuch um Anordnung der Tempo-30-Zone einzureichen. Nach der Einreichung des Gesuchs folgen diese weiteren Schritte:

- **Publikation der Verkehrsanordnung im Amtsblatt**  
Die Einführung von Tempo 30 wird im Amtsblatt publiziert. Während 20 Tagen besteht die Möglichkeit, schriftlich und begründet Beschwerde beim Regierungsrat einzureichen.
- **Beschwerdeverfahren**  
Bei Beschwerden entscheidet der Regierungsrat nach Anhörung der Gemeinde.
- **Ausführungsplanung**  
Die Torsituationen sowie die Umgestaltung des Bahnhofplatzes sind für die Ausführung noch detailliert zu projektieren. Die Planungen werden nach einer positiven Entscheidung zur Tempo-30-Zone gestartet.

- **Umsetzung**  
Die Massnahmen sollen im Sommer 2017 umgesetzt werden, damit die Tempo-30-Zone auf Beginn des Schuljahres eingeführt ist. Gehen Beschwerden ein, wird sich die Einführung von Tempo 30 verzögern.
- **Nachkontrolle**  
Innerhalb eines Jahres nach Einführung von Tempo 30 sind die Massnahmen und deren Wirkung zu überprüfen. Mit Geschwindigkeitsmessungen ist die Einhaltung von Tempo 30 zu kontrollieren. Aufgrund von Rückmeldungen und Beobachtungen können Massnahmen angepasst werden.

## **6. Erläuterungen zur Tempo-30-Zone**

---

### **Gesetzliche Anforderungen**

Gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung SSV ist für die Festlegung einer Tempo-30-Zone in einem Gutachten aufzuzeigen, ob diese Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Die Signale "Tempo-30-Zone" oder "Begegnungszone" sind nur auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. Hauptstrassen können ausnahmsweise bei besonderen Verhältnissen in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a, Abs. 6, SSV). Die besonderen Verhältnisse liegen im Ortskern von Sarnen vor.

### **Verkehrsregeln in Tempo-30-Zonen**

- Fahrzeuge haben gegenüber Fussgängern grundsätzlich Vortritt.
- Auf Markierung von Fussgängerstreifen wird verzichtet. Ausnahmen sind möglich.
- Fussgänger dürfen Strassen überall überqueren, sofern weniger als 50m entfernt keine Fussgängerstreifen vorhanden sind.
- Bei Strasseneinmündungen und Kreuzungen gilt Rechtsvortritt, falls nichts anderes signalisiert ist.
- Für das Parkieren gelten die gleichen allgemeinen Vorschriften wie ohne Tempo-30-Zonensignalisation.
- Die Fahrbahnen von Nebenstrassen dürfen mit fahrzeugähnlichen Geräten (Kicki, Rollbrett etc.) benutzt werden.

## Ausgangslage Geschwindigkeiten

Im Frühling 2015 wurden das Verkehrsaufkommen und die gefahrenen Geschwindigkeiten mittels Seitenradargeräten erhoben.

Die Messungen zeigen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten unter der zulässigen, signalisierten "generellen Tempobeschränkung" von 50 km/h liegen. Je tiefer die gefahrenen Geschwindigkeiten, umso geringer der Aufwand für die Einführung der Tempo-30-Zone.

Massgeblich für die Beurteilung ist die Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird ( $V_{85}$ ). Diese soll nicht grösser als 38 km/h sein. Durch die Signalisation von Tempo 30 können die gefahrenen Geschwindigkeiten um 3 – 5 km/h gesenkt werden. Diese Zielgrösse kann mit der Reduktion erreicht werden. Weitere Massnahmen, mit denen die Geschwindigkeiten noch mehr gesenkt werden können, sind damit nicht notwendig.

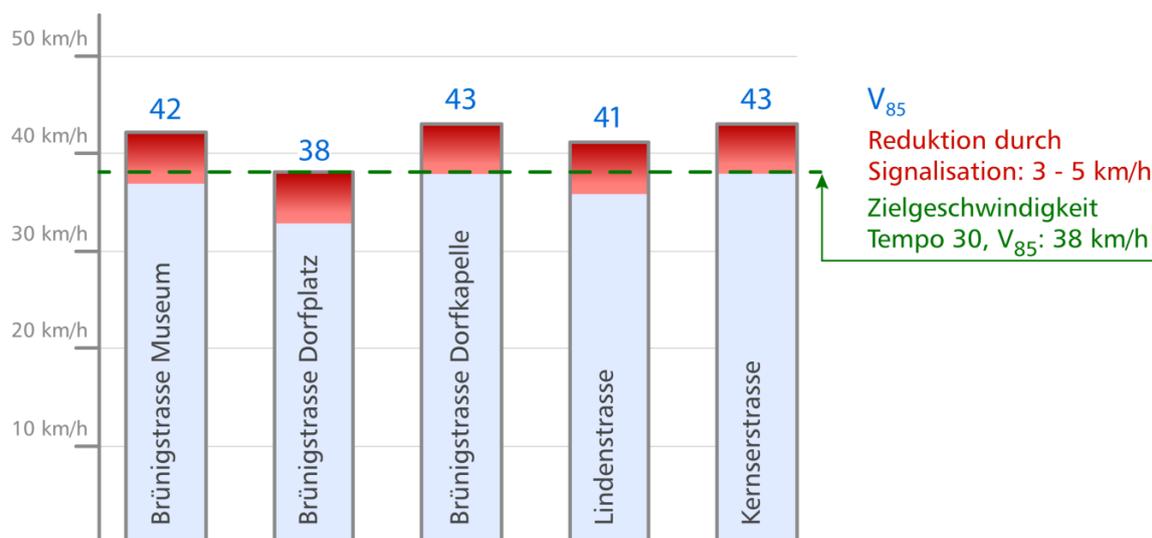


Diagramm der erhobenen Geschwindigkeiten an den 5 Messtationen

## Beurteilung der Eignung

Mit dem Verkehrsgutachten wird die Einführung der Tempo-30-Zone im Zentrum als notwendig, zweckmässig und verhältnismässig beurteilt.

Notwendig um die Verkehrssicherheit der verschiedenen Nutzergruppen sicherzustellen.

- Zweckmässig da die Zielsetzungen für ein attraktiveres Zentrum erreicht werden können und Tempo-30-Zonen ein probates Mittel in Zentrumsbereichen sind.
- Verhältnismässig da die Geschwindigkeiten bereits tief sind und die zu treffenden Massnahmen keine negativen Auswirkungen haben.

Die Verkehrs- und Sicherheitspolizei bestätigte die Bewilligungsfähigkeit der vorgesehenen Massnahmen.

## **7. Fragen und Antworten**

---

Warum braucht es die Tempo-30-Zone, wenn schon langsamer als 50 km/h gefahren wird?

Die zulässige Geschwindigkeit soll der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit und den örtlichen Verhältnissen angepasst werden.

Die Nutzungen im Zentrum und die teilweise anforderungsreichen Verkehrsabläufe erfordern eine langsamere Geschwindigkeit. Mit Tempo 30 soll die Dominanz und das Vorrecht des motorisierten Verkehrs reduziert und ein besseres Miteinander gefördert werden.

Wie kann die Sicherheit für Fussgänger ohne Fussgängerstreifen sichergestellt werden?

Schülerinnen und Schülern wird im Rahmen der "Verkehrserziehung" durch die Kantonspolizei das richtige Verhalten in einer Tempo-30-Zone beigebracht. Da Fussgänger keinen Vortritt haben, sind sie zu erhöhter Aufmerksamkeit aufgefordert, wenn sie die Strasse queren.

Der Fussgängerstreifen ist kein siedlungs-, sondern ein verkehrsorientiertes Element und schränkt die in Tempo-30-Zonen angestrebte Bewegungsfreiheit und gegenseitige Rücksichtnahme ein (Pflicht zur Benützung durch Fussgänger; Vortrittsentzug für den Fahrverkehr).

Ein Fussgängerstreifen bietet keinen Schutz. Er ist eine reine Markierung und zeigt einzig die juristische Umkehr des Vortrittsrechts auf der Fahrbahn zu Gunsten des Fussgängers an. Sicherheit kann nur durch bauliche Massnahmen und tiefere Geschwindigkeiten geschaffen werden.

Erfahrungen in anderen Zentrumsgebieten zeigen, dass mit dem Fehlen von Fussgängerstreifen die Konflikte zwischen Fussgängern und Autofah-

renden reduziert werden können. Die Kommunikation und Interaktion der Verkehrsteilnehmenden hat sich verbessert.

Die Aufmerksamkeit der Fussgänger wird durch den Umstand, dass sie nicht vortrittsberechtigt sind, zunehmen müssen. Die Strassen im Zentrum von Sarnen werden mit der Tempo-30-Zone nicht zum Spielplatz.

#### Wieso wird die Tempo-30-Zone nicht bis zur Verzweigung Brünigstrasse - Rütistrasse verlängert?

Der Abschnitt entlang der Klosterallee ist eine gerade Strecke mit einer breiten Fahrbahn. Tempo 30 könnte hier nur mit erheblichen Massnahmen und Schikanen zulasten des motorisierten Verkehrs gewährleistet werden. Auf der Strecke fehlen angrenzende Nutzungen, die den Strassenraum beleben und eine erhöhte Aufmerksamkeit erfordern. Weiter fehlt ein sogenanntes "flächiges Querungsbedürfnis". Die Querung der Fahrbahn wird durch die Längsparkierung entlang der Allee erschwert.

Der Beginn der Tempo-30-Zone fällt ideal mit der vorgesehenen Fussgängerinsel vor dem Gemeindehaus zusammen.

#### Wurde die Einführung eines Einbahnsystems geprüft?

Ein Einbahnsystem wurde nicht geprüft. Nachdem im Jahr 2004 bei einem einjährigen Versuch ein Einbahnsystem getestet wurde, sind die Vor- und Nachteile bekannt. Ein Einbahnsystem bedeutet bei einem gesperrten Dorfkern grosse Einschränkungen. Strassen nur für Stunden wieder im Gegenverkehr zu betreiben, ist nicht zweckmässig und bedeutet einen erheblichen Aufwand. Ein Einbahnsystem müsste auch bei gesperrtem Dorfkern funktionieren.

Die Bevölkerung lehnte 2004 die definitive Einführung des Einbahnsystems mit Tempo 30 ab. Es wurde daher kein neuer Versuch unternommen.

#### Was passiert, wenn die Bevölkerung nein sagt zur Tempo-30-Zone?

Auf die Einreichung des Gesuchs wird verzichtet. Die Massnahmen der zweiten Etappe werden wie vorgesehen weiter verfolgt. Allenfalls erfolgt die Einführung von Tempo 30 auf Teilstücken im Rahmen der einzelnen Projekte.

## INFORMATIONSVORANSTALTUNG

Anschliessend an die Gemeindeversammlung vom 9. Mai 2017 informiert der Einwohnergemeinderat über die geplante Einführung der Tempo-30-Zone. Sie, liebe Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, sind zur Gemeindeversammlung und der Informationsveranstaltung herzlich eingeladen.

**Datum:** 9. Mai 2017

**Zeit:** Beginn Gemeindeversammlung 19.30 Uhr

**Ort:** Aula Cher, Sarnen

### **Ausstellung und Fragen am Wochenmarkt**

Am Samstag, 6. Mai und 13. Mai 2017 stehen zwischen 09.00 und 12.00 Uhr, im Spritzenhaus am Dorfplatz, Fachleute und Gemeinderäte für Fragen zur Verfügung.

---

#### EMPFEHLUNG AN DIE STIMMBERECHTIGTEN

---

Der Einwohnergemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten aus den dargelegten Gründen am 21. Mai 2017 wie folgt abzustimmen:

**JA** zur Einreichung des Gesuchs für die Tempo-30-Zone im Zentrum von Sarnen.