

**Einwohnergemeinde  
Fachbereich Bau/Raumentwicklung**

Brünigstrasse 160  
Postfach 1263  
6061 Sarnen  
[www.sarnen.ch](http://www.sarnen.ch)



**Tempo 30 und Begegnungszonen  
Analyse und Konzept**



02.08.2016

## Impressum:

Kontakt:            Einwohnergemeinde Sarnen  
                          Fachbereich Bau/Raumentwicklung  
                          Brünigstrasse 160  
                          Postfach 1263  
                          6061 Sarnen

Verfasser:            Gemeinde Sarnen  
                          Fachbereich Bau/Raumentwicklung  
  
                          und  
                          Geozug Ingenieure AG  
                          Obermühle 8  
                          6340 Baar

## Inhalt

1	Ausgangslage .....	8
2	Aufgabe und Ziel .....	8
3	Grundlagen .....	9
3.1	Kommunale Grundlagen .....	9
3.1.1	Verkehrsrichtplan .....	9
3.1.2	Leitbild der Gemeinde Sarnen .....	10
3.1.3	Strategie der räumlichen Entwicklung Sarnen .....	11
3.2	Rechtsgrundlagen .....	11
3.2.1	Wichtigste Rechtsgrundlagen .....	11
3.2.2	Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 SSV .....	12
3.2.3	Gutachten nach Art. 32 SVG .....	12
3.2.4	Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen .....	12
4	Erläuterungen zur Untersuchung .....	13
5	Konzept .....	14
5.1	Bfu-Modell 50/30 (Achsen-Kammern-Prinzip) .....	14
5.2	Einbezug von verkehrsorientierten Strassen .....	14
6	Vorgehen für die Einführung von Tempo-30-Zonen .....	15
7	Einführung von Begegnungszonen .....	16
8	Übersicht der untersuchten Gebiete .....	17
8.1	Übersicht Kägiswil und Kreuzstrasse .....	17
8.2	Übersicht Sarnen Dorf .....	18
8.3	Übersicht Ramersberg und Teil Wilen Dorf .....	19
8.4	Übersicht Stalden und Teil Wilen .....	20
8.5	Übersicht Oberwilen und Stockenmatt .....	21
9	Kägiswil .....	22
9.1	Quartier Schlierenhölzli .....	22
9.2	Quartier Geri, Schulhausstrasse .....	24
9.3	Kägiswil Dorf .....	27
9.4	Quartier Tellenstrasse .....	31
10	Sarnen Dorf .....	33
10.1	Quartier Bitzighofen .....	33
10.2	Quartier Eiweg, Felsenheim .....	36
10.3	Quartier Im Zopf .....	38
10.4	Quartier Unterdorf Pilatusstrasse .....	40
10.5	Quartier Bünthen, Feldstrasse .....	43
10.6	Cher .....	46
10.7	Quartier Hostattstrasse, Rosenweg, Tulpenweg .....	48

10.8	Quartier St. Antonistrasse, Feld, Professorenweg .....	51
10.9	Kantonsschule .....	55
10.10	Kantonsspital/Kollegium.....	58
10.11	Quartier Seefeld .....	60
10.12	Quartier Sonnenberg, Engenlohstrasse .....	62
10.13	Quartier Kirchhofen, Bergli, Spis .....	65
10.14	Quartier Aamatt, Brunnmatt, Spitalmatte.....	69
11	Ramersberg .....	71
11.1	Quartier Ramersberg.....	71
12	Stalden und Wilen .....	74
12.1	Quartier Untere Balgenstrasse .....	74
12.2	Quartier Boden .....	76
12.3	Quartier Hostett Wilen.....	79
12.4	Quartier Badallmend, Friedenfels.....	81
12.5	Eistrasse, Rütistrasse .....	83
12.6	Quartier Rösslimatt Stalden .....	85
12.7	Quartier Mos Stalden.....	88
12.8	Quartier Seefurren, Schür .....	90
12.9	Quartier Oberwilen .....	92
12.10	Quartier Sagenmatt .....	95
13	Stockenmatt.....	98
13.1	Stockenmatt .....	98

## Vorwort

Sehr geehrte Einwohnerinnen und Einwohner

Mehr Sicherheit, weniger Lärm, mehr Platz für Spiel und Aufenthalt in Wohnquartieren und eine höhere Wohnqualität; dies alles sind Ziele die mit der Einführung einer Tempo-30- oder Begegnungszone erreicht werden können.

Als Bewohner ihres Quartiers sind Sie aufgefordert die Initiative zu ergreifen und Gleichgesinnte zu suchen um mit einem Antrag für eine Tempo-30- oder Begegnungszone an die Gemeinde zu gelangen.

Mit dem vorliegenden Konzept geben wir Ihnen eine Hilfestellung und nehmen bereits eine erste Beurteilung der Quartiere vor, ob sich diese für eine Tempobeschränkung eignen.

Die Einführung von Tempo-30- und Begegnungszonen ist durch Gesetze und Verordnung limitiert und definiert. Das Verfahren braucht Zeit und kostet Geld. Es ist daher nicht alles und nicht sofort möglich.

Der Einwohnergemeinderat hat sich zum Ziel gesetzt, pro Jahr zwei Zonen umsetzen zu können. Die entsprechenden Mittel dazu sollen in den Budgets bereitgestellt werden.

Auf Ihrem Weg bei der Schaffung von mehr Sicherheit und mehr Wohnqualität unterstützen Sie unsere Fachleute der Gemeindeverwaltung gerne.



Paul Küchler  
Gemeindepräsident

## Zusammenfassung

Das vorliegende Konzept zu den Niedriggeschwindigkeitsgebieten (Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen) stellt eine Konkretisierung des Verkehrsrichtplanes dar. Der Verkehrsrichtplan hält fest, dass in allen Wohnquartieren auf Quartierschliessungs- und Zufahrtsstrassen Niedriggeschwindigkeitszonen (z.B. Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen) realisiert werden, soweit dies von den betroffenen Anwohnern mehrheitlich gewünscht wird oder ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung). Weiter ist als konkrete Massnahme im Verkehrsrichtplan enthalten, dass die Gemeinde ein Konzept für die flächendeckende Einführung von verkehrsberuhigten Strassen in den Wohnquartieren erstellt. Dies soll als Diskussionsgrundlage für die Umsetzung der Niedriggeschwindigkeitszonen dienen.

Im vorliegenden Konzept zu den Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen wird die Ausgangslage in den Quartieren erhoben und die grundsätzliche Eignung der Strassen für die Einführung eines Niedriggeschwindigkeitsregimes ermittelt.

Das Konzept beschreibt das Vorgehen zur Einführung der Niedriggeschwindigkeitszonen. Es beinhaltet pro Gebiet einen Übersichtsplan, eine Aufzählung der betroffenen Strassen, einen Beschrieb des Quartiers, auffallende Sicherheitsdefizite (nicht abschliessend) und eine Beurteilung der grundsätzlichen Eignung. Des Weiteren werden pro Gebiet mögliche Massnahmen formuliert. Diese sind Vorschläge und nicht festgesetzt. Die Massnahmen und Bauprojekte werden in einer weiteren Phase nach Vorliegen der notwendigen Gutachten erarbeitet. Ein weiterer Bestandteil des vorliegenden Konzeptes ist eine Grobkostenschätzung über die zu erwartenden Investitionskosten für die Umsetzung der Massnahmen.

## Glossar / Abkürzungen

Bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
SVG	Strassenverkehrsgesetz
SSV	Signalisationsverordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
LV	Langsamverkehr (Zufussgehende, Radfahrende)
HLS	Hochleistungsstrasse (Autobahn/Autostrasse)
HVS	Hauptverkehrsstrasse
VS	Verbindungsstrasse
SS	Sammelstrasse
ES	Erschliessungsstrasse
ES B	Erschliessungsstrasse, privat

## 1 Ausgangslage

Mit der Ortsplanungsrevision 2007-2012 wurde ein kommunaler Verkehrsrichtplan der Gemeinde Sarnen erarbeitet. Der Verkehrsrichtplan ist ein Führungs- und Koordinationsinstrument für die Gemeinde. Der Verkehrsrichtplan hält fest, dass in allen Wohnquartieren auf Quartiererschliessungs- und Zufahrtsstrassen Niedriggeschwindigkeitszonen (z.B. Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen) realisiert werden, soweit dies von den betroffenen Anwohnern mehrheitlich gewünscht wird oder ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung). Weiter ist als konkrete Massnahme im Verkehrsrichtplan enthalten, dass die Gemeinde ein Konzept für die flächendeckende Einführung von verkehrsberuhigten Strassen in den Wohnquartieren erstellt. Dies soll als Diskussionsgrundlage für die Umsetzung der Niedriggeschwindigkeitszonen dienen.

Weitere kommunale Grundlagen zu den Niedriggeschwindigkeitszonen finden sich im Leitbild der Gemeinde Sarnen (Bereich Mobilität) und in der Strategie der räumlichen Entwicklung (Bereich Verkehr).

In den oben genannten Grundlagen finden sich auch Ziele für Verkehrsberuhigungen in Gebieten mit speziellen Nutzungen (Gebiet Kantonsschule und Gebiet Spital) oder Siedlungszentren (wie z.B. Sarnen Zentrum, Stalden Dorf). Diese werden separat untersucht und sind daher in diesem Konzept nur informativ enthalten.

## 2 Aufgabe und Ziel

Die Gemeinde beabsichtigt mit der Einführung der Tempo-30-Zonen den Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen zu konzentrieren und, wo dies der Fall ist, die Quartiere möglichst vom Durchgangsverkehr zu befreien. Mit dem vorliegenden Konzept zu den Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen wird die Ausgangslage in den Quartieren erhoben und die Eignung der Strassen für die Einführung eines Niedriggeschwindigkeitsregimes ermittelt. Eingeführt werden die Niedriggeschwindigkeitszonen soweit dies von einer Mehrheit der Anwohner gewünscht wird, oder ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung). Der Anstoss zur Einführung einer Niedriggeschwindigkeitszone ist von den Anwohnern zu geben. Ein Niedriggeschwindigkeitsgebiet soll mit möglichst wenig Aufwand und mit grösstmöglichem Nutzen eingeführt werden.

Das Konzept zu den Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen stellt eine Konkretisierung des Verkehrsrichtplanes (Massnahme S23) dar. Es beinhaltet Massnahmenbeschriebe, jedoch noch keine konkreten Bauprojekte. Diese werden in einer weiteren Phase nach Vorliegen der Gutachten weiter bearbeitet. Ein weiterer Bestandteil ist eine Kostenschätzung über die zu erwartenden Investitionskosten für die Umsetzung der Massnahmen.

Die Gemeinde will mit der Umsetzung des Richtplaninhalts auch zur Attraktivitätssteigerung der jeweiligen Ortsteile beitragen, es sollen daher primär definitive und nur in begründeten Fällen provisorische Massnahmen vorgeschlagen werden.

### 3 Grundlagen

#### 3.1 Kommunale Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden für die Ausarbeitung des Konzepts beachtet:

- Verkehrsrichtplan (und dafür benötigte Grundlagen), Stand 05.09.2012
- Leitbild der Gemeinde Sarnen, ohne Datum
- Strategie der räumlichen Entwicklung, Stand 20.11.2006, rev. Juni 2014
- Rechtliche Grundlagen (siehe 3.2)

##### 3.1.1 Verkehrsrichtplan

Der Verkehrsrichtplan ist ein behördenverbindliches Instrument der Gemeinde. Es dient der Gemeinde für die Führung und Koordination der längerfristigen Verkehrsplanung. Darin enthalten sind verschiedene übergeordnete verkehrspolitische Ziele, sowie konkrete Massnahmen.

Es sind betreffend der Niedriggeschwindigkeitsregime folgende politische Ziele enthalten:

##### Niedriggeschwindigkeitsregime

- Die Gemeinde strebt an, dass in allen Wohnquartieren auf Quartierserschliessungs- und Zufahrtsstrassen Niedriggeschwindigkeitszonen (z.B. Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen) realisiert werden, soweit dies von den betroffenen Anwohnern mehrheitlich gewünscht wird oder ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung).

##### Verkehrssicherheit

- Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass Sarnen für alle Verkehrsteilnehmer sicher ist. Problemstellen, welche punktuelle Massnahmen wie abweichende Höchstgeschwindigkeit, bauliche Anpassungen etc. benötigen, sind nach Möglichkeit schnell zu beheben.

##### Umgestaltung von Strassenräumen

- Die Gemeinde strebt im Zusammenhang mit den Niedriggeschwindigkeitszonen an, dass in Dorfzentren z.B. vor Einkaufszentren, Schulen oder andern vielfrequentierten Orten Eingangstore die Übergänge in das Siedlungsgebiet klar aufzeigen.
- Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und die Aufenthaltsqualität ist zu erhöhen.

##### Grundsätze motorisierter Verkehr

- Der Verkehr wird auf die Hauptverkehrsachsen konzentriert. Neben Durchleitungsfunktionen übernehmen sie in den Siedlungsgebieten auch Erschliessungsaufgaben. Kanton und Gemeinde achten auf eine gute Leistungsfähigkeit, wobei der Verkehr in den Siedlungsgebieten auch auf diesen Achsen ruhig und sicher abläuft. Durch die notwendige Kapazität der Knoten wird gewährleistet, dass kein Durchgangsverkehr aufs Quartierstrassennetz ausweicht.
- Die Quartierserschliessung erfolgt mit möglichst kurzem Weg direkt ab den Hauptverkehrsachsen. Quartierfremder Durchgangsverkehr ist nicht erwünscht und wird bei Bedarf durch geeignete Massnahmen bis hin zur Sperrung unterbunden.
- Das Hauptverkehrsstrassennetz begrenzt die verkehrsberuhigten Kammern. Flächendeckende Tempo-30-Zonen und bei Bedarf verkehrsberuhigende Massnahmen gewährleisten einen quartierverträglichen Verkehr.
- Der Strassenraum der Hauptverkehrsachsen in Sarnen, Ramersberg, Wilen, Oberwilen, Stalden und Kägiswil wird mit gestalterischen Massnahmen aufgewertet. In Teilabschnitten werden Temporeduktionen geprüft.

## Sarnen Zentrum

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fussgänger und Zweiradfahrer.
- Lenkung motorisierter Verkehr, so dass das Zentrum für den Ziel- und Quellverkehr gut erreichbar, aber vom Durchgangsverkehr möglichst entlastet wird.
- Gestaltung von Plätzen, Begegnungs- und Strassenräumen mit Prüfung einer Begegnungszone in den dafür geeigneten Bereichen.

Folgende Massnahmen betreffend Niedriggeschwindigkeitsregime sind im Verkehrsrichtplan enthalten:

### S23 Verkehrsberuhigung Wohnquartiere (Vororientierung)

Ausgangslage:	In allen Wohnquartieren ist auf Erschliessungs- und Zufahrtsstrasse ein Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben (z.B. Begegnungszonen, Tempo-30-Zonen), soweit dies von mehreren betroffenen Anwohnern gewünscht wird oder ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung).
Massnahmen:	Die Gemeinde erstellt ein Konzept für die flächendeckende Einführung verkehrsberuhigter Strassen in Wohnquartieren. Die Gemeinde kommuniziert das Konzept der Bevölkerung und stellt die Mitwirkung sicher. Die Gemeinde stellt bei der Umsetzung der Niedriggeschwindigkeitsregime eine einheitliche Gestaltung der Verkehrsberuhigungselemente sicher.
Koordination:	-
Kostenschätzung:	pro Verkehrsgutachten: Fr. 4'000.- - Fr. 6'000.- Realisierung nach individuellem Aufwand
Federführung:	Gemeinde
Beteiligte:	Quartierbevölkerung
Realisierung:	Konzept: mittelfristig Umsetzung: nach Bedarf

Basierend auf dieser Massnahme wurde das vorliegende Konzept erarbeitet.

### 3.1.2 Leitbild der Gemeinde Sarnen

Das Leitbild der Gemeinde Sarnen aus dem Jahr 2006 bildet das oberste Planungs- und Führungsinstrument des Gemeinderates. Das Leitbild ist auf 10-15 Jahre ausgerichtet und skizziert ein Zukunftsbild der Gemeinde. Darin enthalten sind folgende Ziele und Stossrichtungen zum Thema Mobilität:

#### Ziele

*Z3 Sarnen fördert die Lebens- und Wohnqualität durch Reduktion des motorisierten Strassenverkehrs in den Siedlungsgebieten. Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist zu erhöhen.*

#### Stossrichtungen

*S3 Im Dorfkern von Sarnen Dorf sind verkehrslenkende und verkehrsberuhigende Massnahmen zu prüfen.*

### 3.1.3 Strategie der räumlichen Entwicklung Sarnen

Die Strategie der räumlichen Entwicklung bildet einen Teil der Ortsplanung. Sie ist dem Leitbild untergeordnet. Die Strategie der räumlichen Entwicklung stellt die längerfristig angestrebte räumliche Entwicklung von Sarnen dar und hat einen Planungshorizont von 15 und mehr Jahren.

Die Strategie macht wie das Leitbild Aussagen zum Verkehr:

## 22. Verkehrskonzept Zentrum Sarnen

*Für das Zentrum Sarnen wird mit Priorität ein Verkehrskonzept erarbeitet, welches insbesondere folgende Aspekte behandelt:*

- *Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fussgänger und Zweiradfahrer.*
- *Lenkung motorisierter Verkehr so, dass das Zentrum für den Ziel- und Quellverkehr gut erreichbar ist, aber vom Durchgangsverkehr möglichst entlastet wird.*
- *Gestaltung von Plätzen, Begegnungs- und Strassenräumen mit Prüfung einer Begegnungszone in den dafür geeigneten Bereichen.*

## 23. Grundsätze motorisierter Verkehr

- a. *Der Verkehr wird auf die Hauptverkehrsachsen konzentriert. Neben Durchleitungsfunktionen übernehmen sie in den Siedlungsgebieten auch Erschliessungsaufgaben. Kanton und Gemeinde achten auf eine gute Leistungsfähigkeit, wobei der Verkehr in den Siedlungsgebieten auch auf diesen Achsen ruhig und sicher abläuft. Durch die notwendige Kapazität der Knoten wird gewährleistet, dass kein Durchgangsverkehr aufs Quartierstrassennetz ausweicht.*
- b. *Die Quartiererschliessung erfolgt mit möglichst kurzem Weg direkt ab den Hauptverkehrsachsen. Quartierfremder Durchgangsverkehr ist nicht erwünscht und wird bei Bedarf durch geeignete Massnahmen bis hin zu Sperrungen unterbunden.*
- c. *Das Hauptverkehrsstrassennetz begrenzt die verkehrsberuhigten Kammern. Flächendeckende Tempo-30-Zonen und bei Bedarf verkehrsberuhigende Massnahmen gewährleisten einen quartierverträglichen Verkehr.*
- d. *Der Strassenraum der Hauptverkehrsachsen in Sarnen, Ramersberg, Wilen, Oberwilen, Stalden und Kägiswil wird mit gestalterischen Massnahmen aufgewertet, in Teilabschnitten werden Temporeduktionen geprüft*

## 3.2 Rechtsgrundlagen

### 3.2.1 Wichtigste Rechtsgrundlagen

- Strassenverkehrsgesetz (SVG): Art. 32 (Gutachten)
- Signalisationsverordnung (SSV): Art. 108 (Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit), Art. 2a (Zonensignalisationen), Art. 22a (Tempo-30-Zone) und Art. 22b (Begegnungszone).
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001

### 3.2.2 Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 SSV

Die massgebliche Rechtsgrundlage für eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist Art. 108 SSV. Dieser regelt abschliessend unter welchen Bedingungen die Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden kann.

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV herabgesetzt werden wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d. dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann.

Die weiteren massgebenden Artikel in der Signalisationsverordnung (2a, 22a und 22b) definieren die rechtliche Bedeutung der Niedriggeschwindigkeitszonen sowie die Anforderungen an die Signalisation.

### 3.2.3 Gutachten nach Art. 32 SVG

Für abweichende Höchstgeschwindigkeiten ist ein Gutachten nach Art. 32 SVG erforderlich.

Das Gutachten muss die folgenden Inhalte aufweisen:

- Umschreibung der Ziele
- Übersichtsplan mit der Strassenhierarchie
- Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite und Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung
- Angaben zum Geschwindigkeitsniveau V50 und V85
- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens-, und Wirtschaftsraum einschliesslich der Nutzungsansprüche
- Auswirkungen und Vorschläge zur Vermeidung negativer Folgen
- Aufzählung der Massnahmen die erforderlich sind um die Ziele zu erreichen.

Ausserdem muss das Gutachten gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV aufzeigen, ob die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit nötig, zweckmässig und verhältnismässig ist, ob andere Massnahmen vorzuziehen sind und ob die Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

### 3.2.4 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

In der Verordnung werden die grundsätzlichen Anforderungen für die Niedriggeschwindigkeitszonen definiert. So wird hier festgesetzt, dass zur Einführung ein Gutachten nach Art. 108 Abs. 4 SSV notwendig ist. Die Verordnung legt fest, dass innerhalb der Zone grundsätzlich nur Rechtsvortritt gelten darf (ausser die Verkehrssicherheit erfordert eine andere Regelung) und dass keine Fussgängerstreifen (ausser bei besonderen Vortrittsbedürfnissen für Fussgänger z.B. in der Nähe von Schulen, Altersheimen) angeordnet werden dürfen. Weiter wird verlangt, dass die Einfahrten in die Zone deutlich erkennbar sein müssen und wenn nötig unterstützende, verkehrsberuhigende Massnahmen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu treffen sind. Die Wirksamkeit dieser Massnahmen muss abschliessend nach ca. einem Jahr überprüft werden. Wenn die Wirksamkeit hier nicht als genügend beurteilt werden kann, sind zusätzliche Massnahmen umzusetzen.

#### 4 Erläuterungen zur Untersuchung

Die untersuchten Gebiete wurden auf folgende Eigenschaften untersucht:

##### Klassierung und Funktionen der Strasse

Die Eignungen der Strassen basieren auf der Klassierung/Hierarchie, der Funktion und der Besitzverhältnisse der Strassen.

Funktion	Klassierung				
	HLS	HVS	VS	SS	ES
Verkehrorientiert	ungeeignet	ungeeignet	geeignet*	geeignet*	geeignet*
Siedlungsorientiert	-	geeignet*	geeignet	geeignet	geeignet

\*Evtl. mit aufwändigen Massnahmen verbunden

##### Besitzverhältnisse

Bund, Kanton, Gemeinde und Private sind Eigentümer der Strassen. Die Besitzverhältnisse regeln die Kostenverteilung allfälliger Massnahmen; die Besitzer sind Kostenträger.

##### Qualität des Raumes und Nutzungsansprüche

Die Strassen sollten innerhalb des Perimeters bereits in weiten Teilen das Erscheinungsbild einer Tempo-30-Zone aufweisen. Eine Mischung des Verkehrs (MIV, LV) ohne feste Zuweisung von Flächen (z.B. keine Trennung Fahrbahn-Trottoir/Gehbereich) sollte bereits bestehen oder ist anzustreben. Durch die Mischung des Verkehrs soll der Strassenraum neben seiner Erschliessungsfunktion auch seine Funktion als Aufenthaltsraum und nutzbaren Aussenraum erfüllen. Durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität wird der Strassenraum so Teil der Wohnumgebung.

##### Notwendigkeit

Im vorliegenden Konzept wird die Notwendigkeit durch vorhandene Gefahrenstellen nicht untersucht. Jedoch kann sich die Notwendigkeit aufgrund von Schutzbedürfnissen schwächerer Verkehrsteilnehmer (Schulkinder, Nähe von Gesundheitseinrichtungen und Altersheimen) ergeben. Die Untersuchung von Unfall- und Gefahrenstellen ist Teil der zu erstellenden Gutachten zu den Tempo-30-Zonen.

##### Verhältnismässigkeit

Die Tempo-30-Zonen sollen möglichst mit einfachen und/oder wenigen Mitteln umgesetzt werden. Die von den Anwohnern vorgeschlagenen Massnahmen werden mit Vertretern der Gemeinde diskutiert und das Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüft. Zudem ist die Akzeptanz der Anwohnerinnen und Anwohnern eine massgebende Voraussetzung für die Einführung der Niedriggeschwindigkeitszone (Unterschriftensammlung).

##### Zweckmässigkeit

Im Sinne des bfu-Modells 50/30 (vgl. 5.1) und den im Verkehrsrichtplan enthaltenen Massnahmen, ist die Einführung von Tempo-30-Zonen in allen Wohngebieten anzustreben. Im Grundsatz sollen vor allem siedlungsorientierte Strassen Bestandteil von Tempo-30-Zonen werden. Bei verkehrsorientierten Strassen ist die Zweckmässigkeit in den Gutachten zu den Tempo-30-Zonen genauer zu untersuchen.

## 5 Konzept

### 5.1 Bfu-Modell 50/30 (Achsen-Kammern-Prinzip)

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) propagiert folgendes Modell: Die verkehrsorientierten Strassen (vor allem Haupt- oder wichtige Sammelstrassen; „Achsen“) sind mit Tempo 50 generell zu signalisieren und mit Sicherheitsmassnahmen für die langsamen Verkehrsteilnehmenden zu ergänzen.

Die siedlungsorientierten Strassen (in der Regel untergeordnete Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen) sollen nach der Prüfung gemäss Gutachten in Tempo-30-Zonen („Kammern“) eingebunden werden. Diese können bei finanzieller Knappheit auch etappenweise, zum Beispiel nach Wichtigkeit (erste Priorität haben Gebiete mit Kindergärten und Schulen), eingeführt werden.

Studien zeigen: Je grossräumiger Tempo 30 abseits der Hauptachsen gilt, umso besser wird diese Höchstgeschwindigkeit auch mit wenigen baulichen Verkehrsberuhigungselemente eingehalten.



Beispiel des bfu-Modells 50/30: links das verkehrsorientierte Verkehrsnetz (orange Achsen), rechts die siedlungsorientierten Strassen zusammengefasst zum Tempo-30-Netz (grüne Kammern), Quelle: bfu

### 5.2 Einbezug von verkehrsorientierten Strassen

Verkehrsorientierte Strassen sind häufig auf grössere Verkehrsaufkommen ausgelegt und daher entsprechend gestaltet. Die Eignung von verkehrsorientierter Strassen für eine Tempo-30-Zone ist vertieft zu prüfen. Insbesondere die Funktion innerhalb des Strassennetzes (Hierarchie) ist zu beachten. Negative Auswirkungen durch Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen (Verdrängung Verkehr auf ungewollte Routen/Quartierstrassen, Schleichverkehr) sollen vermieden werden. Gemäss Bundesgerichtsurteil (1C\_160/2012) ist die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen möglich.

Sind Gefahrenstellen auf Hauptstrassen vorhanden, aber die Einordnung in eine Tempo-30-Zone nicht möglich, sind die Gefahrenstellen mit anderen Massnahmen zu entschärfen. So sind für Zentrumsbereiche (Sarnen, Stalden, Wilen) mit verkehrsorientierten Strassen im Verkehrsrichtplan eigene Massnahmen und Vorgehensweisen zur Entschärfung von Gefahrenstellen vorgesehen. Sie werden daher separat bearbeitet und sind nicht in diesem Bericht enthalten.

## 6 Vorgehen für die Einführung von Tempo-30-Zonen

Die Initiative für die Einführung einer Tempo-30- oder Begegnungszone in einem Wohnquartier geht von der Bevölkerung aus. Der folgende Ablauf zeigt die Schritte für die Einführung einer Tempo-30-Zone auf öffentlichen Strassen auf.

**1 Wunsch**  
Anwohner formulieren den Wunsch nach einer Tempo-30 oder Begegnungszone. Die Initianten bilden eine Kerngruppe, die Ansprechpartnerin der Gemeinde ist.

**2 Vorabklärung**  
Auf den Wunsch zur Einführung einer Tempo-30-Zone werden die Zielsetzung und erste Ideen mit der Kerngruppe besprochen. Sinnvollerweise findet eine Begehung mit den Initianten statt.

**3 Antrag stellen**  
Die Anwohner verfassen ihre Ideen in einem Antrag zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone/Begegnungszone an den Einwohnergemeinderat. Der Antrag ist von einer Mehrheit der Anwohner im Quartier zu unterzeichnen.

**4 Zustimmung Einwohnergemeinderat**  
Der Einwohnergemeinderat nimmt vom Antrag Kenntnis und definiert die zeitliche Bearbeitung aufgrund personeller und finanzieller Ressourcen.

**5 Erarbeitung Projekt**  
Die Gemeinde erarbeitet einen Projektentwurf mit Kostenschätzung und dem zugehörigen Verkehrsgutachten.  
Der Projektentwurf wird mit den Anwohnern besprochen. Die Massnahmen werden allenfalls mit der Verkehrs- und Sicherheitspolizei abgeklärt.

**6 Bewilligung einholen**  
Die definitiven Projektunterlagen werden mit Beschluss vom Einwohnergemeinderat dem kantonalen Sicherheits- und Justizdepartement zur Bewilligung eingereicht. Die Signalisationsverfügung wird im Amtsblatt publiziert. Gegen die Verkehrsanordnung kann beim Regierungsrat innert 20 Tagen Beschwerde erhoben werden.

**7 Umsetzen**  
Ist die Verkehrsanordnung rechtskräftig, können die Massnahmen für die Tempo-30-Zone/Begegnungszone umgesetzt werden.

**8 Kontrolle**  
Nach 8-10 Monaten wird eine Erfolgskontrolle durchgeführt (Geschwindigkeit, Unfälle, Nutzung). Falls notwendig, werden weitere Massnahmen ergriffen.

**Wichtig**

**Sollen Privatstrassen in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, ist das Einverständnis des/der Strassenbesitzer(s) zwingend. Betrifft das Anliegen zur Einführung einer Tempo-30-Zone ausschliesslich Privatstrassen, wird sich die Gemeinde im Verfahren nicht einbringen.**

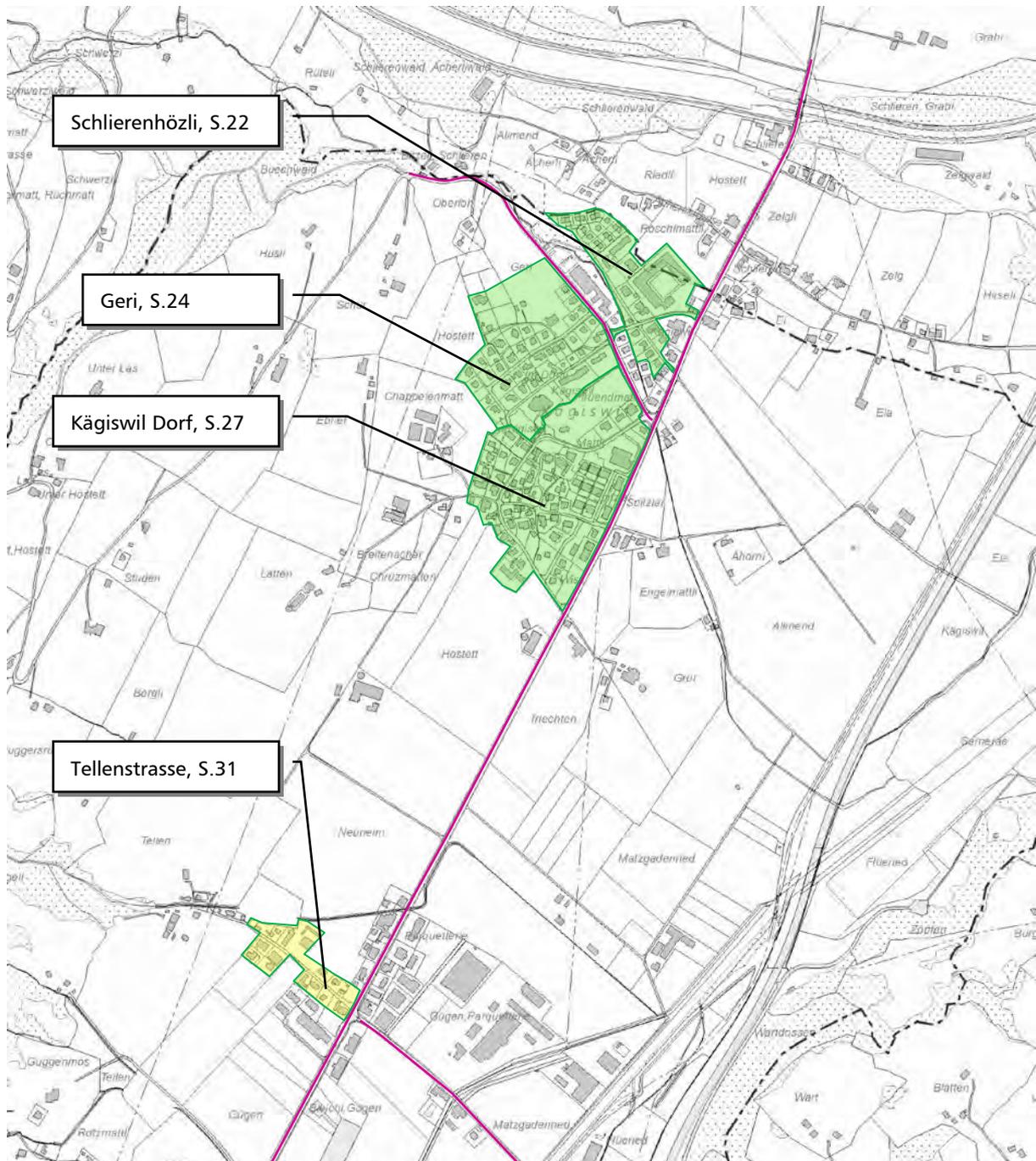
**7 Einführung von Begegnungszonen**

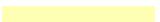
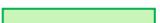
Die Einführung von Begegnungszonen erfolgt nach denselben Schritten wie die Einführung von Tempo-30-Zonen. Möglich ist auch die Einführung einer Begegnungszone auf Strassen, welche bereits zu einer Tempo-30-Zone gehören, sofern die grundsätzliche Eignung erfüllt ist. Das Verfahren ist wie in Kapitel 6 erläutert durchzuführen.

Begegnungszonen sind in der Regel mit grösseren Umgestaltungen verbunden. Die Massnahmen zur Umgestaltung sind daher im Dialog mit und zwischen den Anwohnern zu entwickeln und mit anderen Projekten und Massnahmen zu koordinieren.

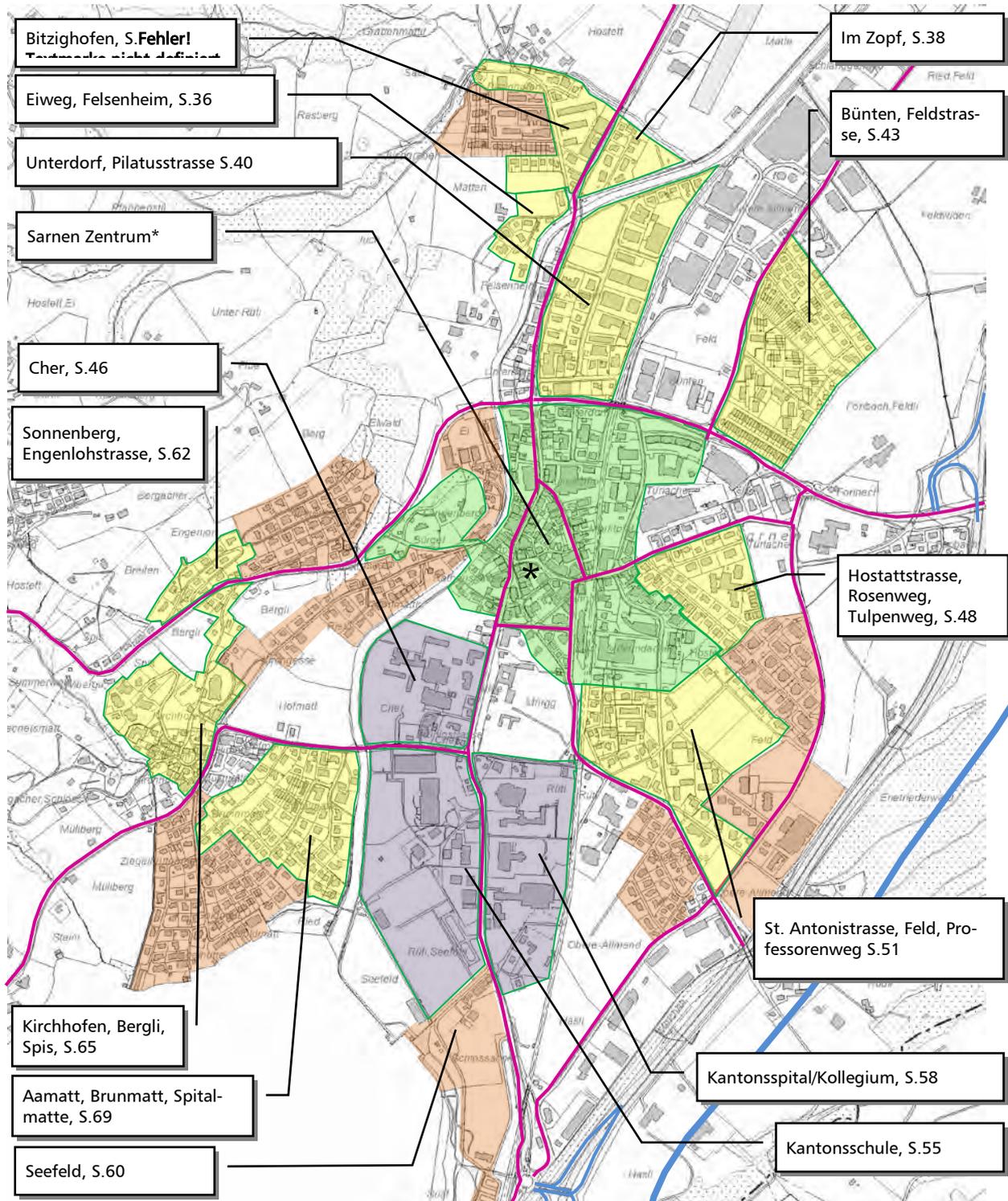
## 8 Übersicht der untersuchten Gebiete

### 8.1 Übersicht Kägiswil und Kreuzstrasse



-  Verkehrsorientierte Strasse
  -  Quartier mit siedlungsorientierten Strassen
  -  Tempo-30-Zone in Arbeit
  -  Gebiet mit spezieller Nutzung
  -  Bestehende Tempo-30-Zonen
- \* Kernbereich mit HVS, wird separat untersucht

## 8.2 Übersicht Sarnen Dorf



Bitzighofen, S.Fehler!  
 Textzone nicht definiert

Eiweg, Felsenheim, S.36

Unterdorf, Pilatusstrasse S.40

Sarnen Zentrum\*

Cher, S.46

Sonnenberg,  
 Engenlohstrasse, S.62

Kirchhofen, Bergli,  
 Spis, S.65

Aamatt, Brunmatt, Spital-  
 matte, S.69

Seefeld, S.60

Im Zopf, S.38

Bünten, Feldstrasse,  
 S.43

Hostattstrasse,  
 Rosenweg,  
 Tulpenweg, S.48

St. Antonistrasse, Feld,  
 Professorenweg S.51

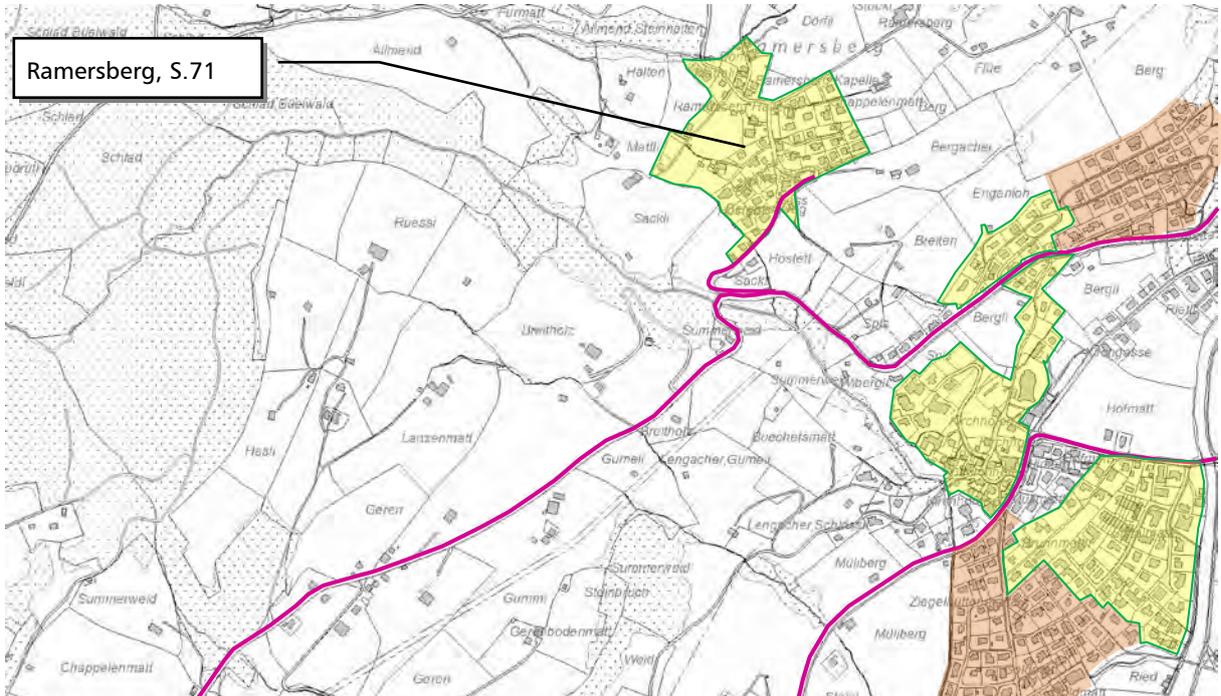
Kantonsspital/Kollegium, S.58

Kantonsschule, S.55

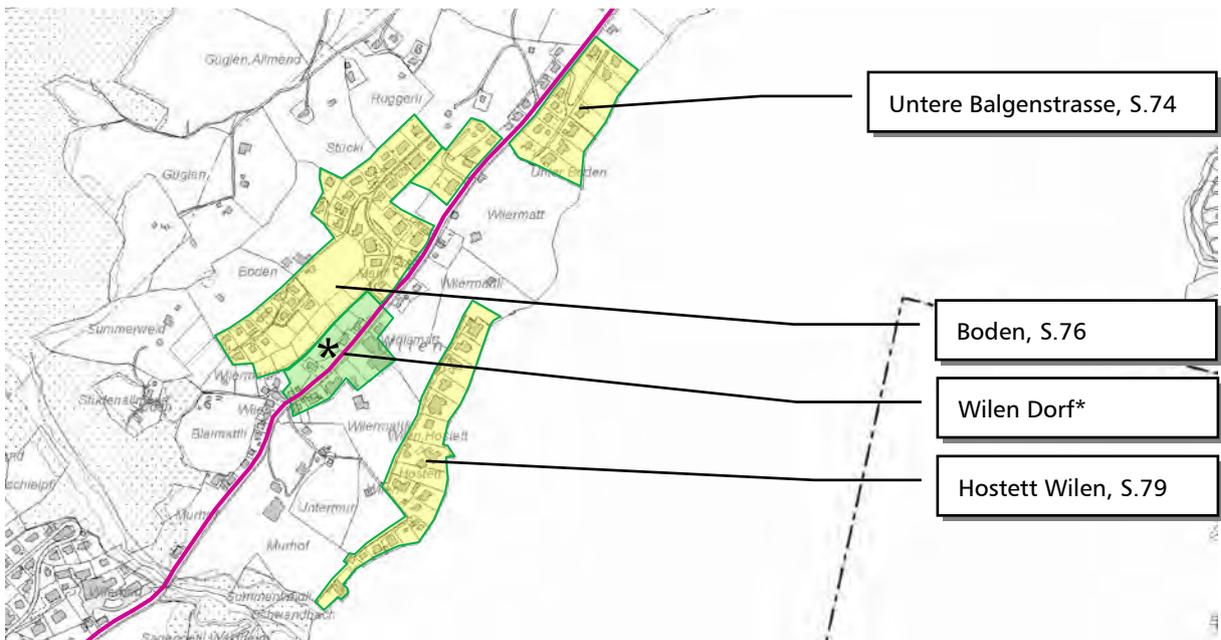
- Verkehrsorientierte Strasse
- Quartier mit siedlungsorientierten Strassen
- Tempo-30-Zone in Arbeit
- Gebiet mit spezieller Nutzung
- Bestehende Tempo-30-Zonen

\* Kernbereich mit HVS, wird separat untersucht

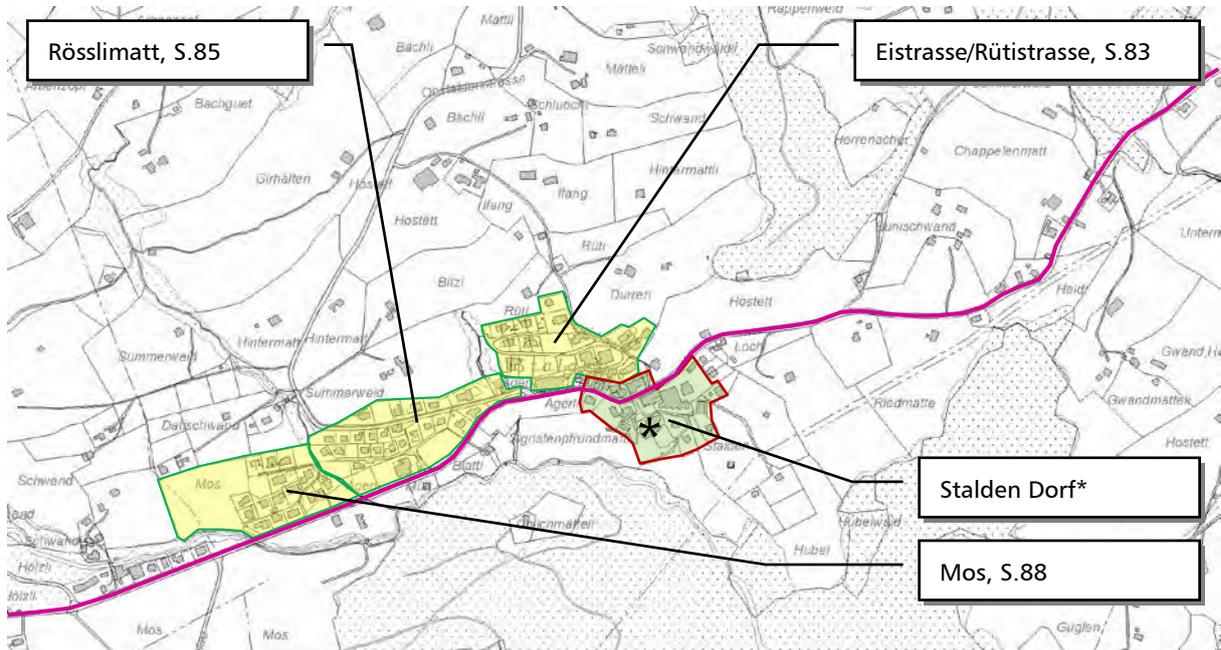
### 8.3 Übersicht Ramersberg und Teil Wilen Dorf



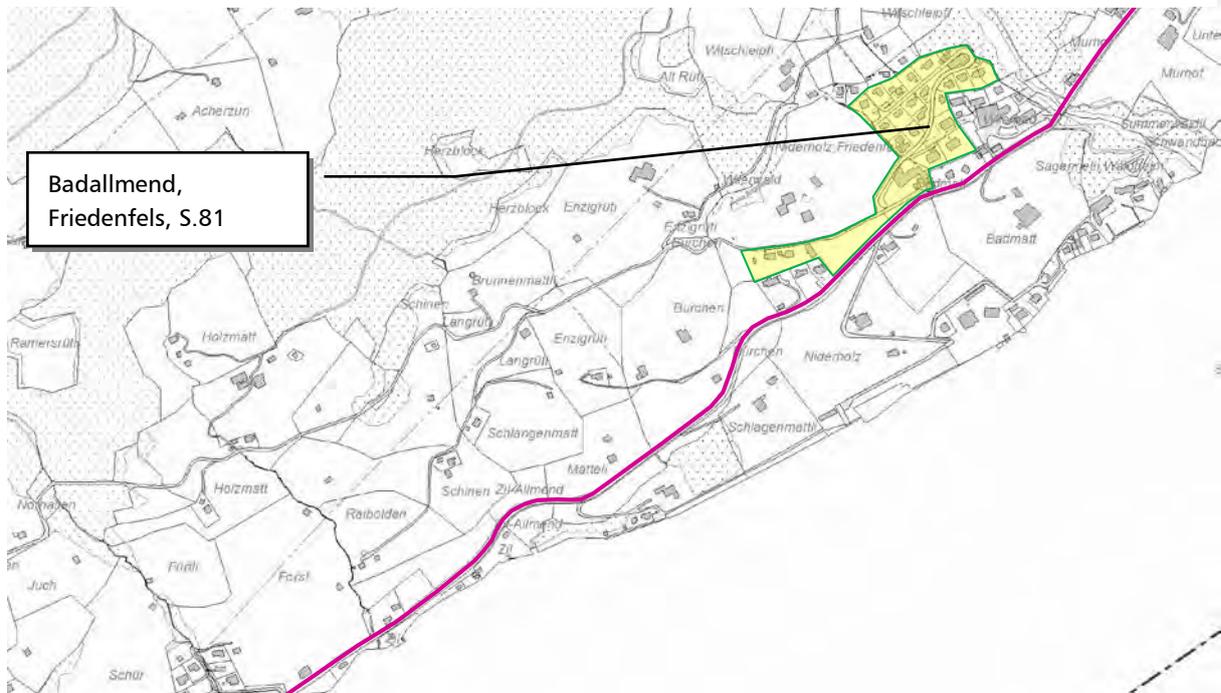
- Verkehrsorientierte Strasse
  - Quartier mit siedlungsorientierten Strassen
  - Tempo-30-Zone in Arbeit
  - Gebiet mit spezieller Nutzung
  - Bestehende Tempo-30-Zonen
- \* Kernbereich mit HVS, wird separat untersucht



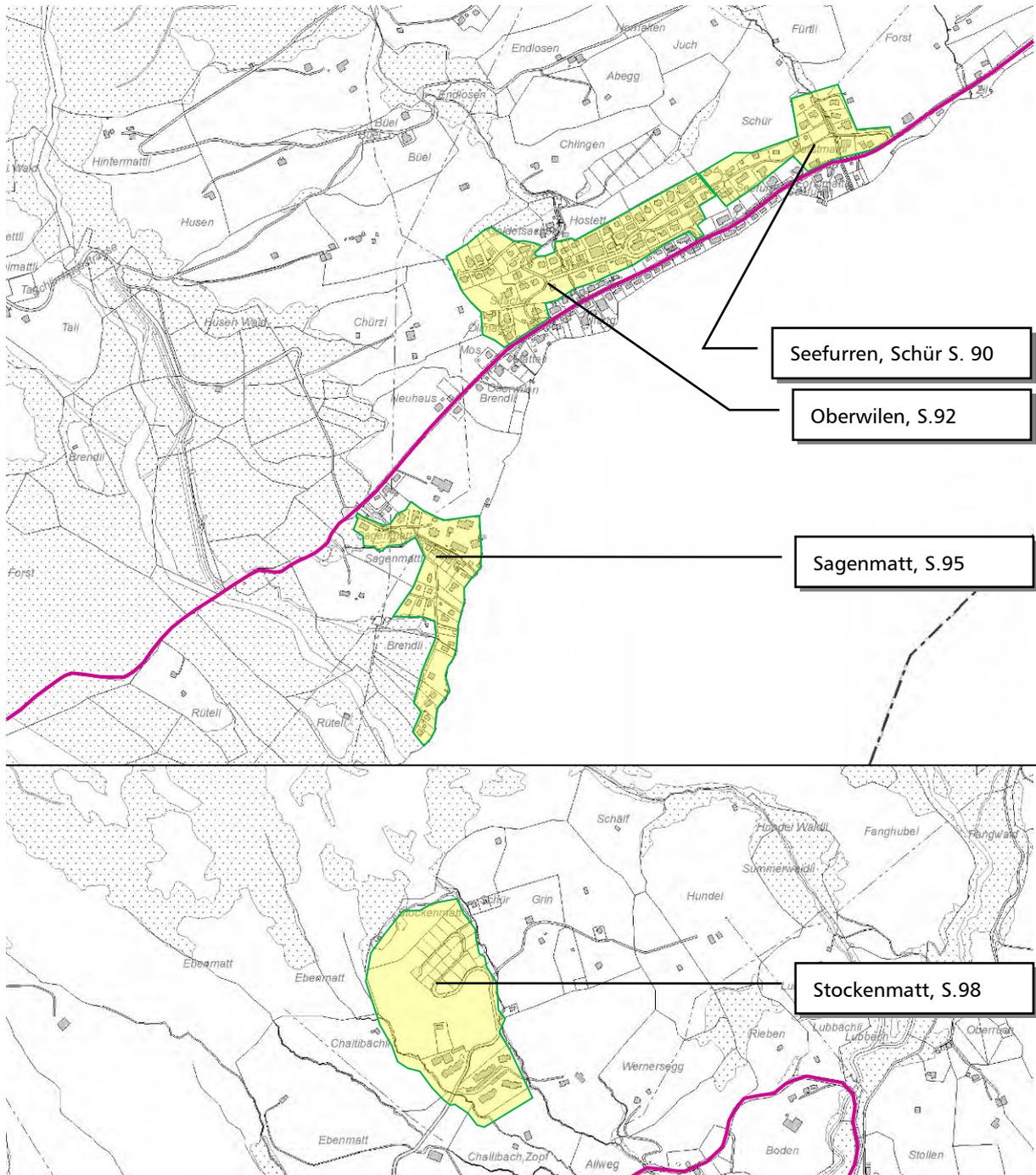
### 8.4 Übersicht Stalden und Teil Wilen

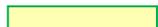
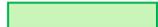


- Verkehrsorientierte Strasse
  - Quartier mit siedlungsorientierten Strassen
  - Tempo-30-Zone in Arbeit
  - Gebiet mit spezieller Nutzung
  - Bestehende Tempo-30-Zonen
- \* Kernbereich mit HVS, wird separat untersucht



## 8.5 Übersicht Oberwilen und Stockenmatt



-  Verkehrsorientierte Strasse
  -  Quartier mit siedlungsorientierten Strassen
  -  Tempo-30-Zone in Arbeit
  -  Gebiet mit spezieller Nutzung
  -  Bestehende Tempo-30-Zonen
- \* Kernbereich mit HVS, wird separat untersucht

## 9 Kägiswil

### 9.1 Quartier Schlierenhölzli



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Steinhausstrasse	ES	erschliessen	verkehrsorientiert	öffentlich
Birkenweg	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Schlierenhölzlistr.	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbeschrieb:**

Reines Wohngebiet. Strassen werden als Aufenthaltsflächen genutzt.

**Querschnitte:**

Steinhausstrasse: Trottoir 1.5m beidseitig. Fahrbahn 4.5m

Birkenweg: Mischverkehr 4.0m

Schlierenhölzlistr.: Mischverkehr 5.5m

**Sicherheitsdefizite:**

Durchgangsverkehr auf der Steinhauserstrasse. Das Geschwindigkeitsniveau auf dem Birkenweg und der Schlierenhölzlistr. dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Steinhausstrasse Blickrichtung Nord-Osten



Schlierenhölzlistr. Blickrichtung Nord-Westen



Birkenweg Blickrichtung Osten



Steinhausstrasse Blickrichtung Nord-Osten

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Evtl. weitere bauliche Massnahmen auf der Steinhausstrasse.

**Kostenschätzung:**

Gutachten

7'000.-

Realisierung Torsituation:

15'000 (3x 5'000.-)

Markierung Rechtsvortritt:

400.- (1x 400.-)

## 9.2 Quartier Geri, Schulhausstrasse



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Schulhausstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Geristrasse	ES (B)	erschliessen	siedlungsorientiert	öff./privat
Chappellenmattstr.	ES (B)	erschliessen	siedlungsorientiert	öff./privat

**Quartierbeschreibung:**

Reines Wohngebiet. Die Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt. Aktuell befindet sich auf der Geristrasse ein verkehrsberuhigendes Element (horizontaler Versatz durch Blumenkübel). Die Strassen werden von Kindern als Schulweg benutzt. Im Quartier liegt das Schulhaus Kägiswil (Primarschule) und der Kindergarten Kägiswil.

**Querschnitte:**

Schulhausstrasse: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 4.3m

Geristrasse: bis Parzelle 3226: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 5.0m. Rest: Mischverkehrsfläche 5.5m

Chappellenmattstrasse: Privater Strassenabschnitt: Mischverkehrsfläche 3.0m, öffentlicher Strassenabschnitt: Mischverkehrsfläche 5.5m

**Sicherheitsdefizite:**

Schulwegsicherung im Quartier ist verbesserungsfähig. Das Geschwindigkeitsniveau dürfte bereits heute nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Schulhausstrasse



Geristrasse mit Verkehrsberuhigungselement



Schulhausstrasse



Schulhausstrasse - Chappellenmattstrasse

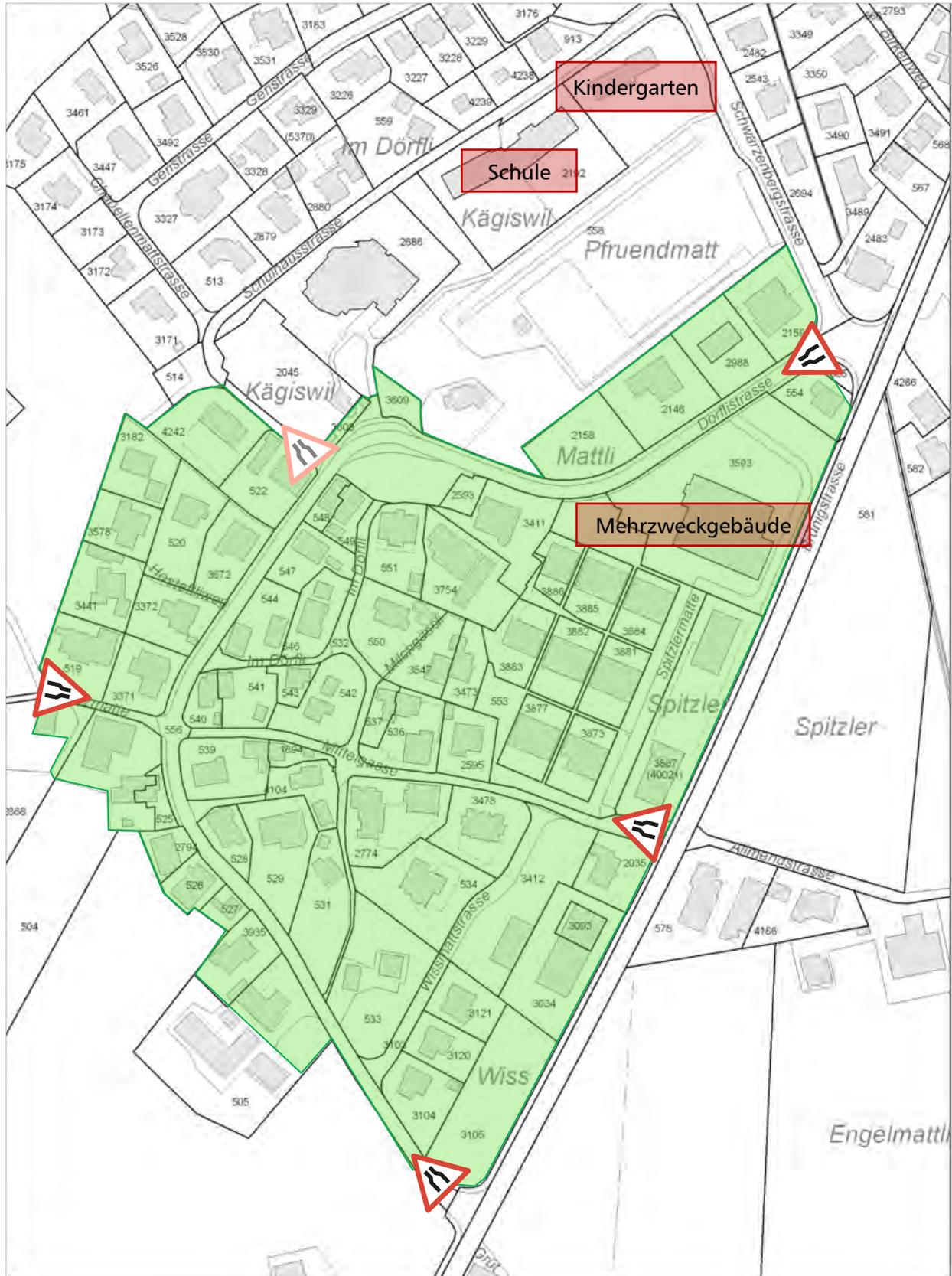
**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Auf der Schwarzenbergstrasse sind Massnahmen zur Schulwegsicherung vorzunehmen. Auf der Schulhausstrasse ist speziell der Abschnitt entlang des Schulhauses und Kindergartens zu beachten. Spezielle Massnahmen zur Schulwegsicherung in diesem Bereich sind zu prüfen.

**Kostenschätzung:**

Gutachten	7'000.-
Realisierung Torsituation:	15'000.- (3x 5'000.-)
Markierung Rechtsvortritt:	1'200.- (3x 400.-)

### 9.3 Kägiswil Dorf



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Dörflistrasse	SS	sammeln	verkehrsorientiert	öffentlich
Wissmattstrasse	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Mittelgasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Kreuzmatte	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Im Dörfli	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Hostettliweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Milchgässli	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Spitzlermatte	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbeschreibung:**

Wohngebiet mit angrenzenden Schulanlagen und Gewerbe im Bereich Hostett und Wiss. Die Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt.

**Querschnitte:**

Dörflistrasse: Ab Hauptstrasse bis Knoten Schulhausstrasse: Trottoir 2.0m beidseitig. Fahrbahn 5.0m, Knoten Schulhausstrasse bis Gewerbe Hostett: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 5.2m, Gewerbe Hostett bis Hauptstrasse: Mischverkehrsfläche 5.5m  
 Wissmattstrasse: Mischverkehrsfläche 5.1m  
 Mittelgasse: Mischverkehrsfläche 3-5m  
 Kreuzmatte: Mischverkehrsfläche 3.5m  
 Im Dörfli: Mischverkehrsfläche 3-5m  
 Hostettliweg: Mischverkehrsfläche 3.0m  
 Milchgässli: Mischverkehrsfläche 1.2-2.5m  
 Spitzlermatte: Mischverkehrsfläche 6.0m

**Sicherheitsdefizite:**

Fehlende Querungsmöglichkeiten auf der Dörflistrasse zwischen den Schulanlagen und der Mehrzweckhalle. Schulwege innerhalb des Quartiers zu den Schulanlagen. Grösstenteils nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Dörflistrasse und angrenzende Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone. Die Strassen zwischen Dörflistrasse und Hauptstrasse eignen sich gut für eine Begegnungszone.

**Fotos:**



Zufahrt Dörflistrasse



Ausfahrt Dörflistrasse



Döflistrasse



Döflistrasse



Im Dörfli



Döflistrasse im Kern



Im Dörfli



Mittelgasse



Mittelgasse (Blickrichtung Brünigstrasse)



Mittelgasse



Dörflistrasse vor Mehrzweckhalle



Zufahrt Dörflistrasse von Schwarzenbergstrasse her

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Ein Einbezug des Platzes (flächige platzartige Gestaltung) vor dem Friedhof in den Strassenraum ist zu prüfen. Signalisation Begegnungszone für Strassen/Gassen zwischen Dörflistrasse und Hauptstrasse.

**Kostenschätzung:**

Gutachten	7'000.-
Realisierung Torsituation:	25'000 (5x 5'000.-)
Signalisation Begegnungszone:	35'000 (7x 5'000)
Markierung Rechtsvortritt:	2'400.- (6x 400.-)

## 9.4 Quartier Tellenstrasse



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Tellenstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich

**Quartierbeschrieb:**

Gewerbe- und Wohnzone. Die Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt. Die Tellenstrasse ist heute mit Tempo-40 signalisiert. Teilweise werden Fahrzeuge am Strassenrand abgestellt.

**Querschnitte:**

Tellenstrasse: Mischverkehrsfläche 5.0m

**Sicherheitsdefizite:**

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Tellenstrasse eignet sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Zufahrt Tellenstrasse



Tellenstrasse



Tellenstrasse

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Prüfung der Parkplatznachfrage; evtl. Markierung von Parkplätzen am Fahrbandrand.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-  
Realisierung Torsituation: 10'000 (2x 5'000.-)

## 10 Sarnen Dorf

### 10.1 Quartier Bitzighofen



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Bitzighoferstr.	SS	sammeln	verkehrsorientiert	öffentlich
Mattenweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Sonnmattstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Terrassenstrasse	ES (B)	erschliessen	siedlungsorientiert	öff./privat
Hochhausstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Glashüttenstr.	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Sackliweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

### Quartierbeschreibung:

Wohngebiet mit kleinem Anteil an Gewerbe (Holzbau, Käserei, Dienstleistung). Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt. Hochhausstrasse, Terrassenstrasse und Sonnmattstrasse sind bereits als Tempo-30-Zone signalisiert.

### Querschnitte:

Bitzighoferstrasse: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 5.0m.

Mattenweg: Mischverkehrsfläche 3.5m

Sonnmattstrasse: Mischverkehrsfläche 5.0m (bereits Tempo-30-Zone)

Terrassenstrasse: Mischverkehrsfläche 5.1m

Hochhausstrasse: Mischverkehrsfläche 5.0m

Glashüttenstrasse: Mischverkehrsfläche 5.2m

Sackliweg: Mischverkehrsfläche 4.2m

### Sicherheitsdefizite:

Durchgangsverkehr auf der Bitzighoferstrasse. Ansonsten mehrheitlich nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte mit Ausnahme der Bitzighoferstrasse bei 30 km/h liegen.

### Eignung:

Die Sonnmattstrasse, Terrassenstrasse und Hochhausstrasse sind bereits auf 30 km/h reduziert. Die übrigen Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

### Fotos:



Zufahrt Bitzighoferstrasse



Sonnmattstrasse



Sonnmattdstrasse



Terrassenstrasse



Hochhausstrasse



Zimmertalstrasse



Sackliweg



Terrassenstrasse

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Eingliederung der vorhandenen Strassen mit Tempo-30 auf der Hochhausstrasse, Terrassenstrasse und Sonnmattdstrasse. Die Durchfahrten durch die Gewerbebetriebe sind speziell zu beachten.

**Kostenschätzung:**

Gutachten

7'000.-

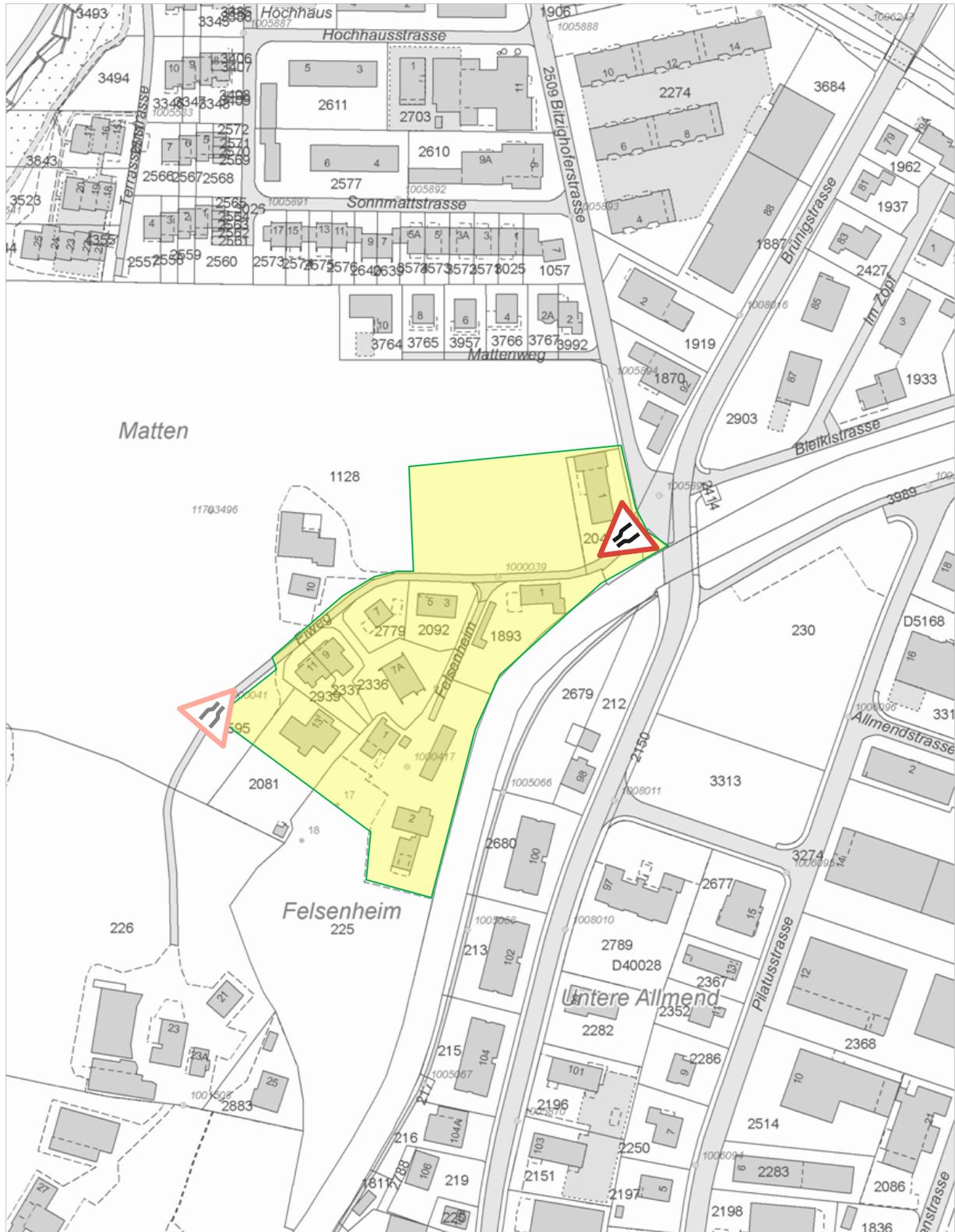
Realisierung Torsituation:

15'000 (3x 5'000.-)

Markierung Rechtsvortritt:

2'400.- (6x 400.-)

## 10.2 Quartier Eiweg, Felsenheim



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Eiweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Felsenheim	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbeschreibung:**

Reines Wohngebiet.

**Querschnitte:**

Eiweg: Mischverkehrsfläche 3.0m

Felsenheim: Mischverkehrsfläche 2.5m, bekiest

**Sicherheitsdefizite:**

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Strassen eignen sich für sehr gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Zufahrt Eiweg



Eiweg

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf dem Eiweg zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-

Realisierung Torsituation: 5'000.-



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Im Zopf	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Bleikistrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich

### Quartierbeschreibung:

Wohn- und Gewerbegebiet. Die Strassen werden als Aufenthalts-/Spielflächen und Anlieferungsflächen genutzt.

### Querschnitte:

Im Zopf: Mischverkehrsfläche 4.0m

Bleikistrasse: Mischverkehrsfläche 4.5m

### Sicherheitsdefizite:

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

### Eignung:

Die Strasse Im Zopf und die Bleikistrasse eignen sich für sehr gut für eine Tempo-30-Zone.

### Fotos:



Zufahrt Bleikistrasse



Bleikistrasse



Bleikistrasse



Im Zopf

### Massnahmen:

Erstellung von Torsituationen auf der Bleikistrasse zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

### Kostenschätzung:

Gutachten 3'000.-

Realisierung Torsituation: 5'000.-



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Aecherlistrasse	SS	sammeln	verkehrsorientiert	öffentlich
Gartenstrasse	SS	sammeln	siedlungsorientiert	öffentlich
Pilatusstrasse	SS	sammeln	verkehrsorientiert	öffentlich
Allmendstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich

**Quartierbeschreibung:**

Gewerbe- und Wohnzone mit Schwerverkehr (Postauto, Detailhandel und diverse Gewerbebetriebe). Strassen werden teilweise als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt.

**Querschnitte:**

Aecherlistrasse: Trottoir 2.0m beidseitig. Fahrbahn 5.5m

Gartenstrasse: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 5.5m (Nahe der Brücke über die Nordstrasse Parkierungen auf der Fahrbahn)

Pilatusstrasse: Trottoir 2.0m beidseitig. Fahrbahn 5.5m

Allmendstrasse: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 5.5m.

**Sicherheitsdefizite:**

Geschäfts- und Dienstfahrten aufgrund der ansässigen Betriebe. Viel Einkaufsverkehr im Bereich des Detailhandels.

**Eignung:**

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Jänzistrasse, Einmündung in die Brünigstrasse



Pilatusstrasse



Pilatusstrasse



Pilatusstrasse



Gartenstrasse



Gartenstrasse



Aecherlistrasse



Aecherlistrasse, Einmündung in die Brünigstrasse

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Evtl. weitere bauliche Massnahmen, je nach vorhandenem Geschwindigkeitsniveau.

**Kostenschätzung:**

Gutachten

7'000.-

Realisierung Torsituation:

15'000 (3x 5'000.-)

Markierung Rechtsvortritt:

2'000.- (5x 400.-)

### 10.5 Quartier Bünten, Feldstrasse



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Büntenstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Feldstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Büntenmatt	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbescrieb:**

Reines Wohngebiet. Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt. Die Büntenmatt ist von der Ausgestaltung her eine Begegnungszone.

**Querschnitte:**

Büntenstrasse: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 5.60m.

Feldstrasse: Mischverkehrsfläche 5.00m.

Büntenmatt: Mischverkehrsfläche 6.20m.

**Sicherheitsdefizite:**

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Büntenstrasse und die Feldstrasse eignen sich für eine Tempo-30-Zone sehr gut.

Die Büntenmatt eignet sich für eine Begegnungszone.

**Fotos:**



Zufahrt Büntenmatt



Büntenmatt



Büntenstrasse



Ausfahrt Büntenstrasse



Zufahrt (südliche) Feldstrasse



Ausfahrt (südliche) Feldstrasse



Zufahrt (nördliche) Feldstrasse



südliche Feldstrasse

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten

5'000.-

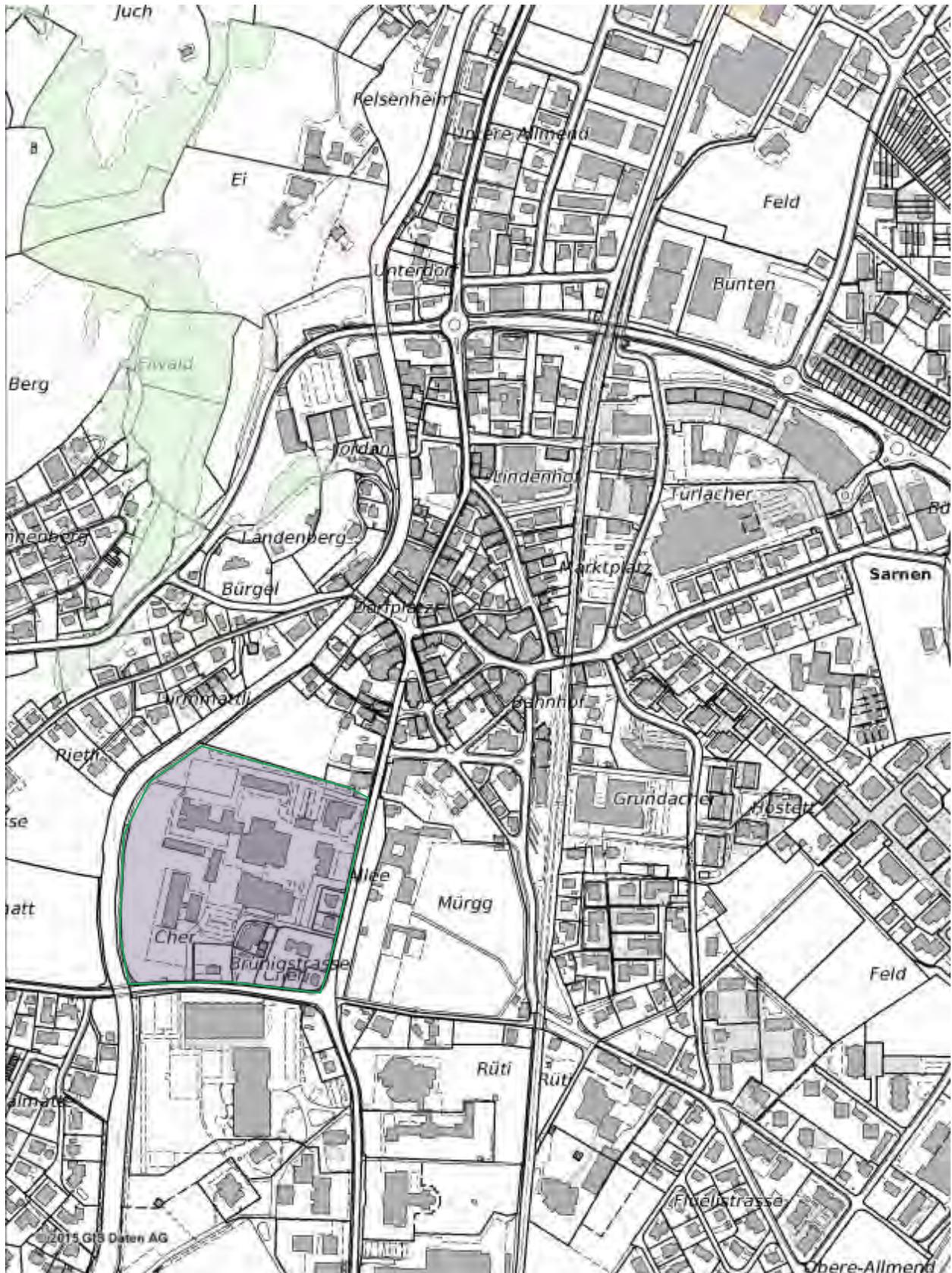
Realisierung Torsituation:

20'000 (4x 5'000.-)

Markierung Rechtsvortritt:

400.- (1x 400.-)

### 10.6 Cher



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Cherweg	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich

**Quartierbeschrieb:**

Areal mit öffentlichen Nutzungen (Gemeindeverwaltung, Schule) und Wohngebäuden (z.T. mit Gewerbenutzungen)

**Querschnitte:**

Cherweg: 3.0 m, Mischverkehrsfläche

**Sicherheitsdefizite:**

Zu- und Wegfahrten vom Schulareal (Eltern-Taxi), viele Kinder (Schulweg) v.a. zu Randzeiten. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen

**Eignung:**

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone, evtl. Begegnungszone

**Fotos:**



Zufahrt zum Gemeindehausparkplatz



Zufahrt zum Parkplatz des Schulhauses/  
der Aula Cher



Zugang Cherweg ab Brünigstrasse



Zufahrt zum Parkplatz der Obwaldner Kantonalbank  
(Cherweg)

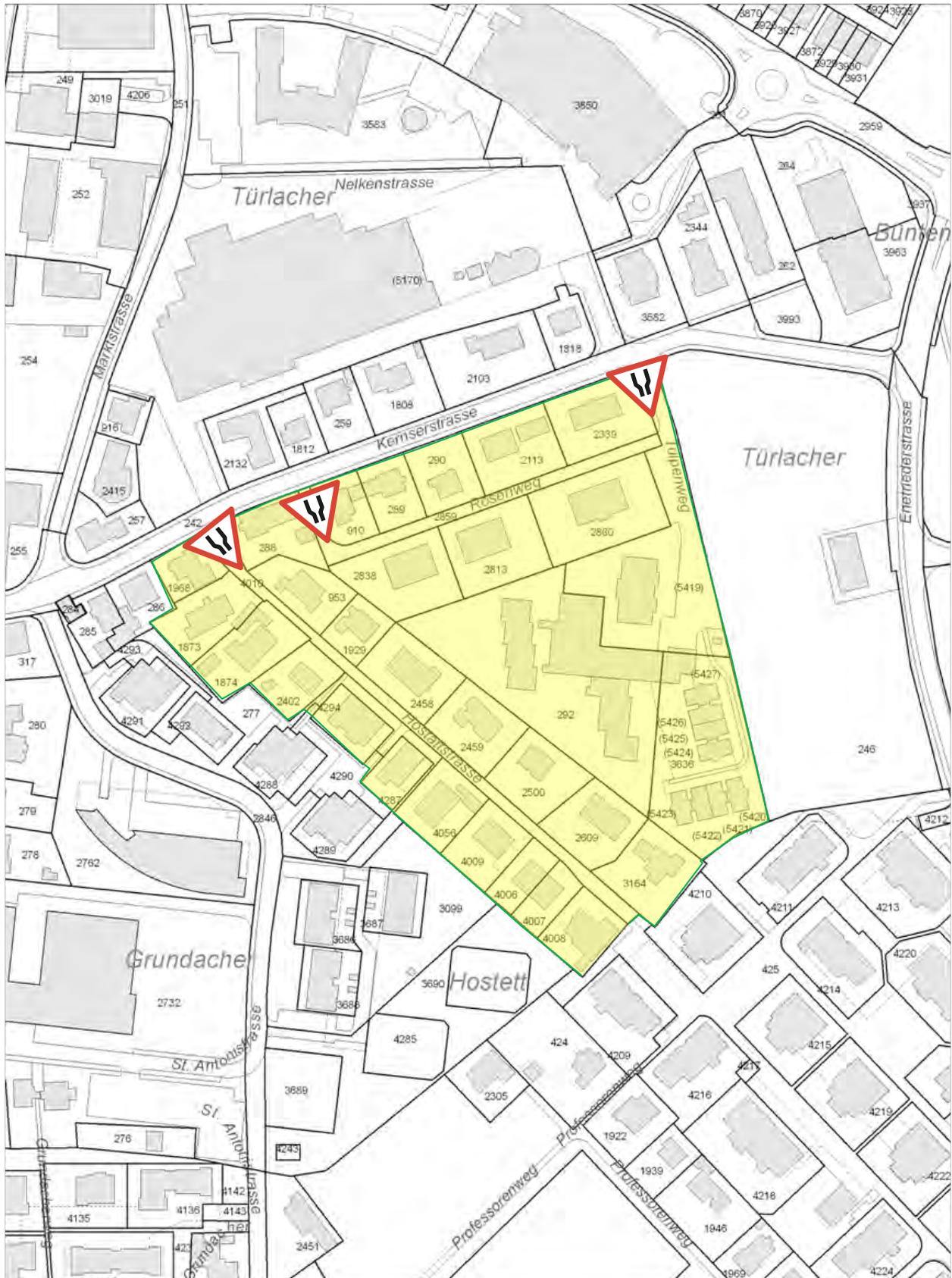
**Massnahmen:**

Da die betroffenen Verkehrswege einzig Zufahrten zum Areal oder zu Parkieranlagen sind, werden keine weiteren Massnahmen getroffen.

**Kostenschätzung:**

-

### 10.7 Quartier Hostattstrasse, Rosenweg, Tulpenweg



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Hostattstrasse	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Rosenweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Tulpenweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

#### Quartierbeschreibung:

Reines Wohngebiet. Die Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt. Alle Strassen sind von der Ausgestaltung her Begegnungszonen.

#### Querschnitte:

Hostattstrasse: Mischverkehrsfläche 4.5 m

Rosenweg: Mischverkehrsfläche 5.0 m

Tulpenweg: Mischverkehrsfläche variabel, 5.5 m

#### Sicherheitsdefizite:

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

#### Eignung:

Die Strassen eignen sich gut für Tempo-30-Zonen und als Begegnungszonen.

#### Fotos:



Hostattstrasse



Zufahrt Hostattstrasse



Zufahrt Rosenweg



Rosenweg



Rosenweg



Tulpenweg



Tulpenweg



Zufahrt Tulpenweg

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone bzw. Begegnungszone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-  
Realisierung Torsituation: 15'000.- (3x 5'000.-)



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
St. Antonistrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Grundacherweg	ES (B)	erschliessen	siedlungsorientiert	öff./privat
Ritterweg	ES (B)	erschliessen	siedlungsorientiert	öff./privat
Grundacher	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Professorenweg	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Freiteilmattlistr.	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Ennetriederweg	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich

### Quartierbeschreibung:

Reines Wohngebiet. Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt.

Die Strassen sind (mit Ausnahme der St. Antonistrasse) bereits heute von der Ausgestaltung her eine Begegnungszone.

### Querschnitte:

St. Antonistrasse: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 6.0m. Mit verkehrsberuhigenden Elementen

Grundacherweg: Mischverkehrsfläche 3.0m

Ritterweg: Mischverkehrsfläche 5.0m

Grundacher: Mischverkehrsfläche 4.0m

Professorenweg: Mischverkehrsfläche 3.0 - 4.5m

Freiteilmattlistrasse: Mischverkehrsfläche 3.7m

Ennetriederweg: Mischverkehrsfläche 5.0m

### Sicherheitsdefizite:

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

### Eignung:

Die St. Antonistrasse und der Professorenweg eignen sich sehr gut für eine Tempo-30-Zone.

Der Grundacherweg, der Ritterweg und der Ennetriederweg eignen sich für eine Begegnungszone.

### Fotos:



Zufahrt Ritterweg



Zufahrt Ritterweg, Blickrichtung Bahnübergang



Zufahrt Professorenweg



Professorenweg, Sicht auf Kreuzung St. Antonistrasse



Ausfahrt St. Antonistrasse Süd in Flüelistrasse



Zufahrt St. Antonistrasse Süd



Kreuzung St. Antonistrasse – Professorenweg



Zufahrt Ennetriederweg



Ennetriederweg, Blick von Militärstrasse

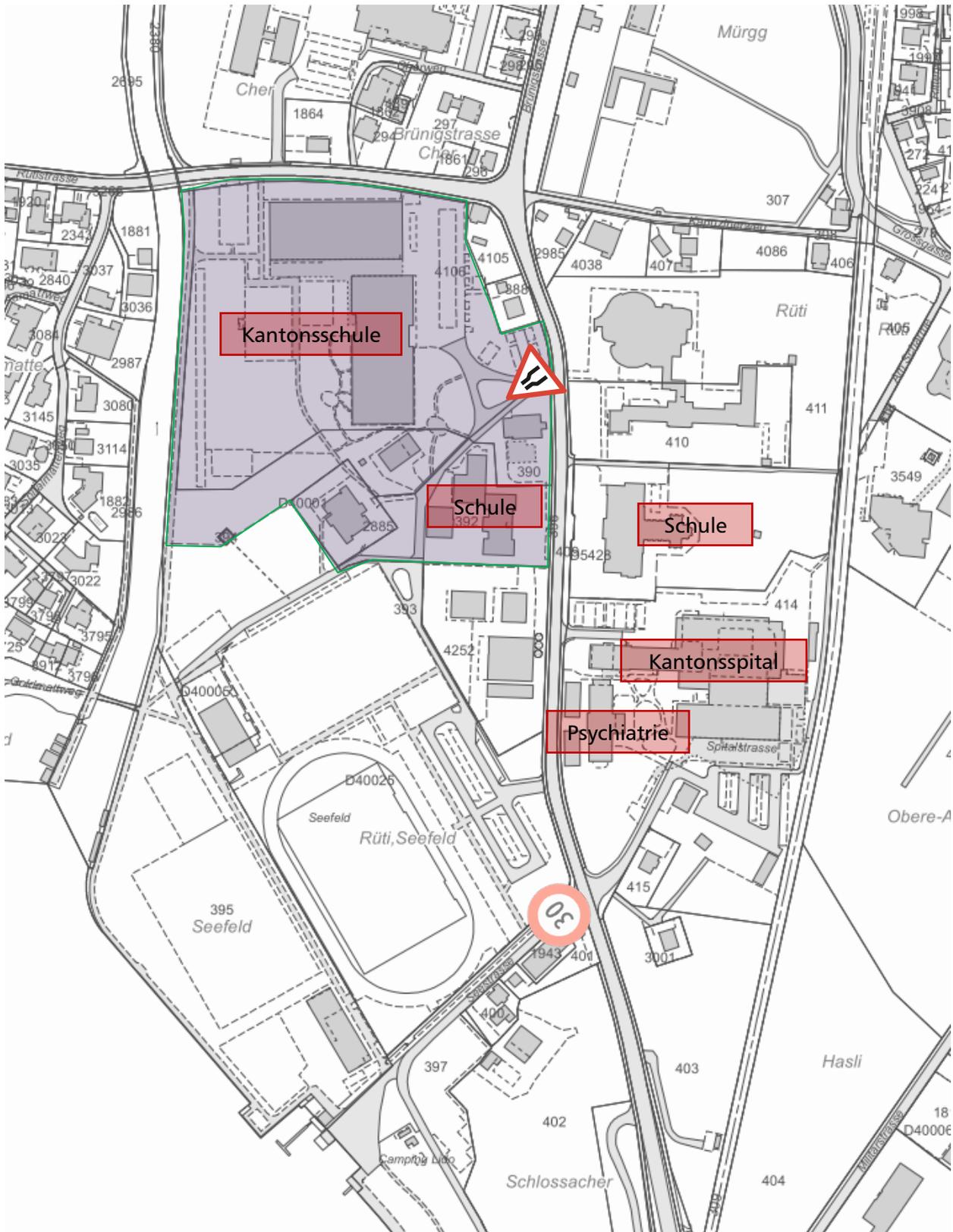
**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten	5'000.-
Realisierung Torsituation:	20'000.- (4x 5'000.-)
Markierung Rechtsvortritt:	800.- (2x 400.-)

### 10.9 Kantonsschule



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Zufahrtsstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich

**Quartierbeschrieb:**

Gebiet mit vielen öffentlichen Nutzungen welche z.T. lärmempfindlich sind; Kommunale Schulanlagen, Kantonsschule, Teile der kantonalen Verwaltung, Haus des Schweizer Rudersports (Unterkunft für Sportgruppen)

**Querschnitte:**

Zufahrtsstrasse: Mischverkehrsfläche, 4.0 m

**Sicherheitsdefizite:**

Die Zufahrtsstrasse zum Haus des Schweizer Rudersports führt über das Areal der Kantonsschule, wo sich insbesondere in der Zeit vor und nach den Schullektionen sehr viele Schülerinnen und Schüler bewegen und aufhalten. Die Zufahrt zum Haus des Schweizer Rudersportes wird aufgrund der Funktion des Hauses als Unterkunft von vielen ortsfremden Fahrzeugführern befahren.

**Eignung:**

Die Brünigstrasse (Erschliessungsstrasse) eignet sich sowohl für eine Tempo-30-Zone wie auch eine Begegnungszone.

**Fotos:**



Brünigstrasse zwischen Altem Gymnasium und Konvikt



Rütistrasse Blickrichtung Brücke/Bushaltestelle Kantonsschule



Zufahrt zum Haus des Schweizer Rudersportes und  
Parkplatz Bildungs- und Kulturdepartement



Schüler auf der Zufahrtsstrasse zum  
Haus des Schweizer Rudersportes

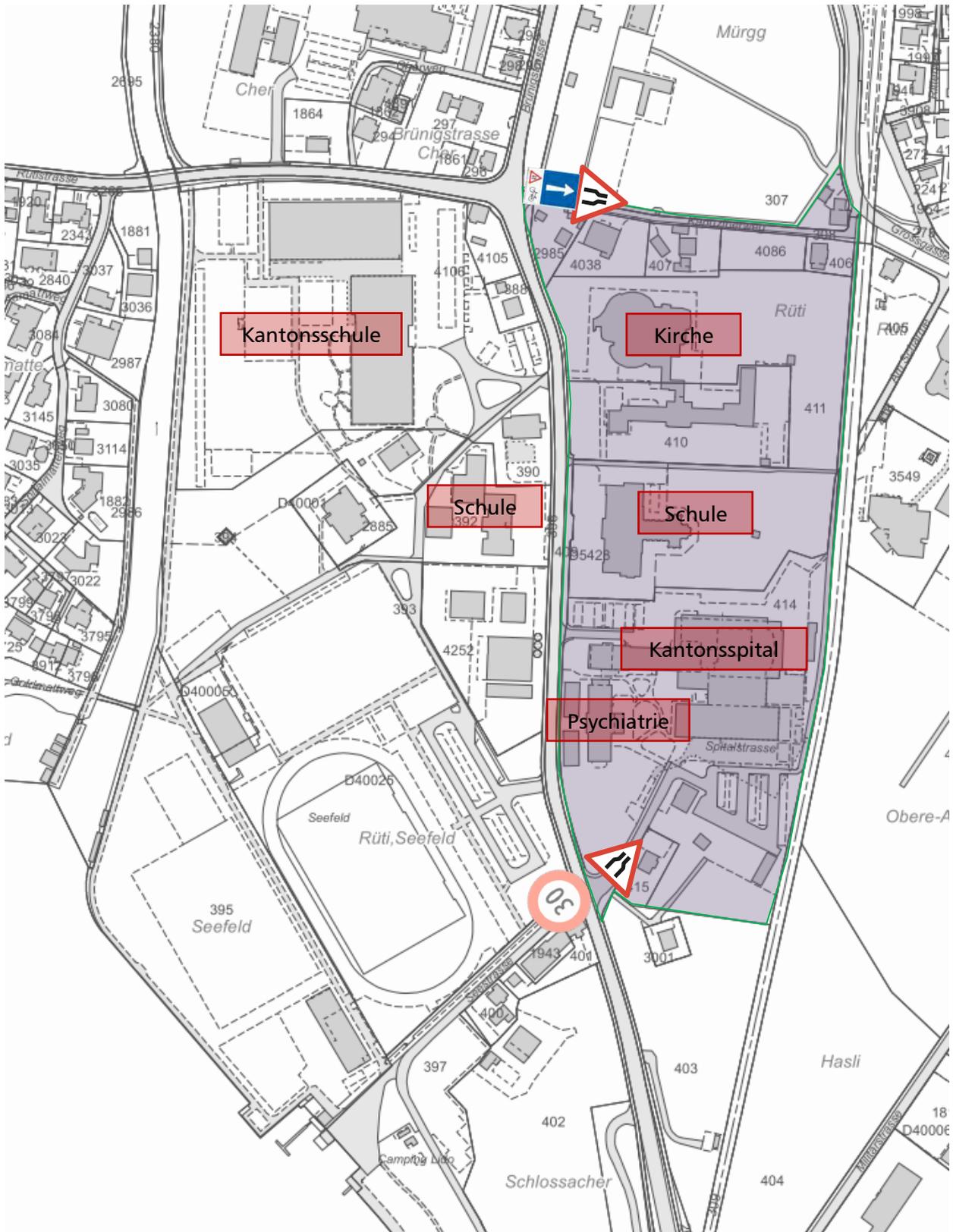
**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf der Brünigstrasse zu Beginn/Ende der Begegnungszone. Evtl. weitere bauliche Massnahmen.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 3'000.-  
Realisierung Torsituation: 5'000.- (1x 5'000.-)

### 10.10 Kantonsspital/Kollegium



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Kapuzinerweg	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Spitalstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich

**Quartierbeschreibung:**

Gebiet mit vielen öffentlichen Nutzungen welche z.T. lärmempfindlich sind; Kommunale Schulanlagen, Kantonsschule, Kantonsspital, Psychiatrie, Teile der kantonalen Verwaltung, Kirche, Wohnhäuser

**Querschnitte:**

Kapuzinerweg: Mischverkehrsfläche, 3.5 m  
 Spitalstrasse: Trottoir 2.0 m einseitig. Fahrbahn 5.5 m

**Sicherheitsdefizite:**

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Der Kapuzinerweg und die Spitalstrasse eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Zufahrt Spital, Blickrichtung Spital



Zufahrt Spital, Blickrichtung Brünigstrasse



Brünigstrasse, Blickrichtung Knoten  
 Spitalstrasse/Seestrasse/Brünigstrasse



Knoten Spitalstrasse/Seestrasse/Brünigstrasse

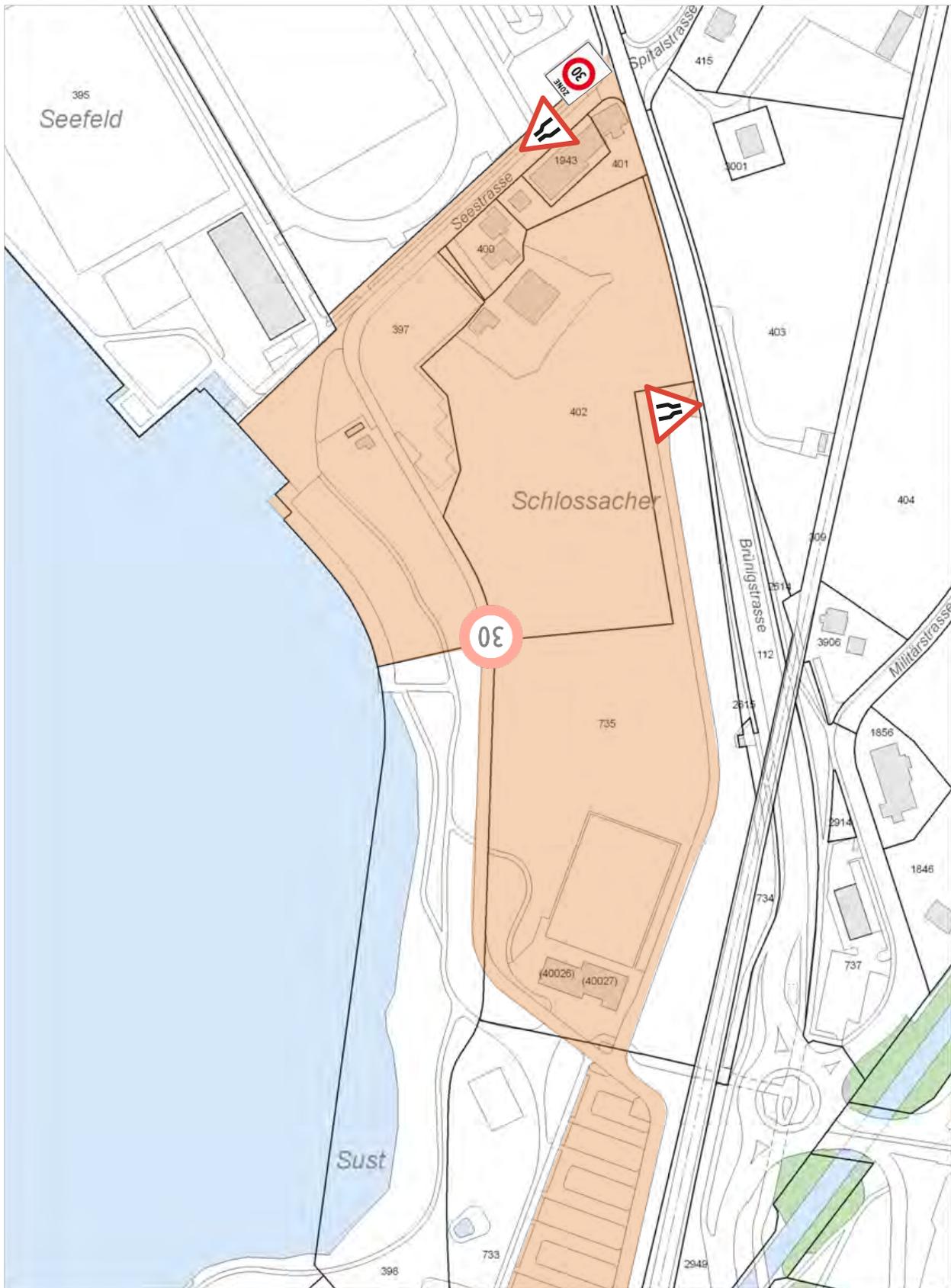
**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf der Spitalstrasse und Kapuzinerweg zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Evtl. weitere bauliche Massnahmen.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 3'000.-  
 Realisierung Torsituation: 10'000.- (2x 5'000.-)

### 10.11 Quartier Seefeld



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Seestrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich

**Quartierbeschreibung:**

Quartier mit grossem Fussgängeraufkommen und vielen öffentlichen Nutzungen (Kino, Mini-golfanlage, regionale Sportanlage). Beliebter Treffpunkt am See. Bereits heute von der Ausgestaltung her eine Begegnungszone, jedoch als Tempo-30-Zone markiert (ohne Torsituation). Strassenraum durch Parkierungen geprägt.

**Querschnitte:**

Seestrasse: Trottoir 2.0m einseitig. Längsparkierung 2.0m. Fahrbahn 5.3m.

**Sicherheitsdefizite:**

Konflikte zwischen Parkplatz zufahrenden Fahrzeugen und den Nutzern des Kinos (kein Trottoir/Vorplatz). Vor allem im Bereich der Parkplätze flächiges Querungsbedürfnis vorhanden. Das Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe oder unter 30km/h liegen.

**Eignung:**

Die Seestrasse eignet sich für eine Begegnungszone. Es ist zu prüfen, ob die Anordnung der Begegnungszone auf den Abschnitt Einmündung Seestrasse – Sust begrenzt werden soll.

**Fotos:**



Zufahrt Seestrasse



bestehendes Signal



Seestrasse



Seestrasse

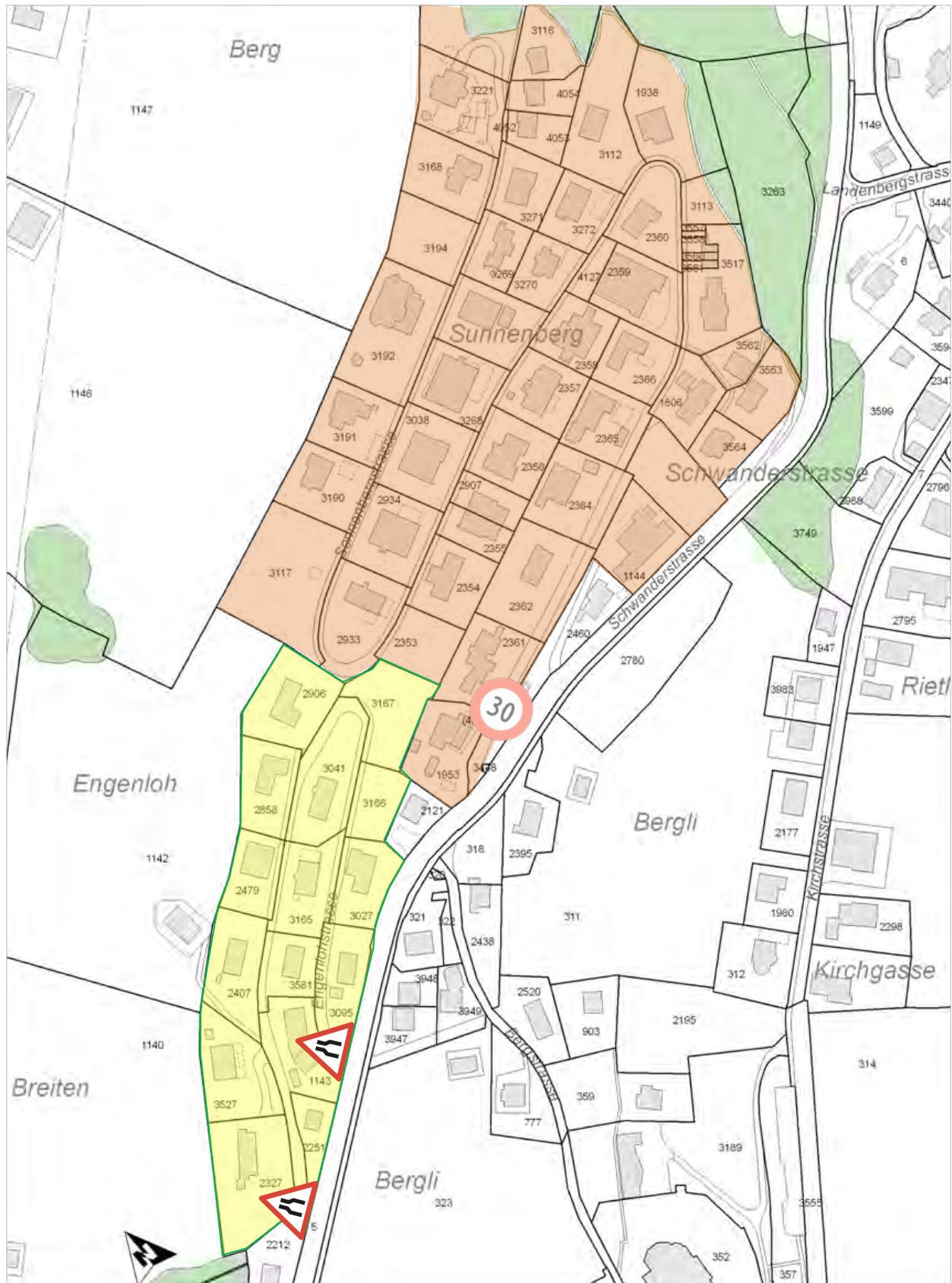
**Massnahmen:**

Flächige platzartige Umgestaltung des Strassenquerschnitts.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-  
 Realisierung Torsituation: 5'000.- (1x 5'000.-)

### 10.12 Quartier Sonnenberg, Engenlohstrasse



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Sonnenbergstr.	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Engenlohstrasse	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbeschreibung:**

Reines Wohngebiet. Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt. Die Sonnenbergstrasse ist bereits mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h signalisiert, jedoch nicht als Zone.

**Querschnitte:**

Sonnenbergstrasse: Mischverkehr 4.5m

Engenlohstrasse: Mischverkehr 4.5m

**Sicherheitsdefizite:**

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



bestehende Geschwindigkeitstafel 30 km/h



Zufahrt Sonnenbergstrasse



Schwelle auf Sonnenbergstrasse



Zufahrt (untere) Engenlohstrasse



Engenlohstrasse



Ausfahrt (obere) Engenlohstrasse



Engenlohstrasse

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten	5'000.-
Realisierung Torsituation:	10'000.- (2x 5'000.-)
Signalisierung Tempo-30 Sonnenbergstr.:	2'000.-

### 10.13 Quartier Kirchhofen, Bergli, Spis



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Bergstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Spis	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Pfarrgässli	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Giglenstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich

### Quartierbeschreibung:

Reines Wohngebiet. Die Strassen weisen mehrheitlich Quartiercharakter auf. Die Kreuzungen sind verkehrsorientiert gestaltet.

### Querschnitte:

Bergstrasse: Mischverkehrsfläche 3.0m.

Spis: Trottoir 2.0m einseitig, Fahrbahn 5m, teilweise Mischverkehrsfläche 5.00m.

Pfarrgässli: Trottoir 2.0m einseitig, Fahrbahn 5.8m

Giglenstrasse: Trottoir 2.0m einseitig, Fahrbahn: 5.0-6.0m

### Sicherheitsdefizite:

Die enge Bergstrasse wird als Schleichweg nach Kirchhofen benutzt. Die Giglenstrasse dient als Erschliessungsstrasse für weiter südwestlich gelegene Häuser. Enge, unübersichtliche Kurven und Kreuzungen. Das Geschwindigkeitsniveau dürfte jedoch nahe bei 30 km/h liegen.

### Eignung:

Die Strassen eignen sich sehr gut für eine Tempo-30-Zone.

### Fotos:



Zufahrt Bergstrasse



Zufahrt Bergstrasse



Bergstrasse



Bergstrasse beim Friedhof



Kreuzung Spis – Pfarrgässli



Kreuzung Giglenstrasse - Pfarrgässli



Giglenstrasse



Giglenstrasse



Abzweiger Giglenstrasse



Abzweiger Giglenstrasse



Zufahrt Giglenstrasse



Zufahrt Pfarrgässli

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Strassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Markierung Rechtsvortritt bei Kreuzungen.

**Kostenschätzung:**

Gutachten	5'000.-
Realisierung Torsituation:	25'000.- (5x 5'000.-)
Markierung Rechtsvortritt:	2'400.- (6x 400.-)



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Brunnmattweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Aamattweg	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Spitalmattenweg	ES (B)	erschliessen	siedlungsorientiert	öff./privat

#### Quartierbescrieb:

Reines Wohngebiet. Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt.  
 Der Brunnmattweg ist von der Ausgestaltung her eine Begegnungszone.

#### Querschnitte:

Brunnmattweg: Mischverkehrsfläche 3.5m.  
 Aamattweg: Mischverkehrsfläche 5.00m.  
 Spitalmattweg: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 5.2m.

#### Sicherheitsdefizite:

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

#### Eignung:

Der Spitalmattenweg und der Aamattweg eignen sich sehr gut für eine Tempo-30-Zone.  
 Der Brunnmattweg eignet sich für eine Begegnungszone.

#### Fotos:



Zufahrt Brunnmattweg



Zufahrt Aamattweg



Ausfahrt Aamattweg



Abzweigung Aamattweg - Spitalmattenweg

#### Massnahmen:

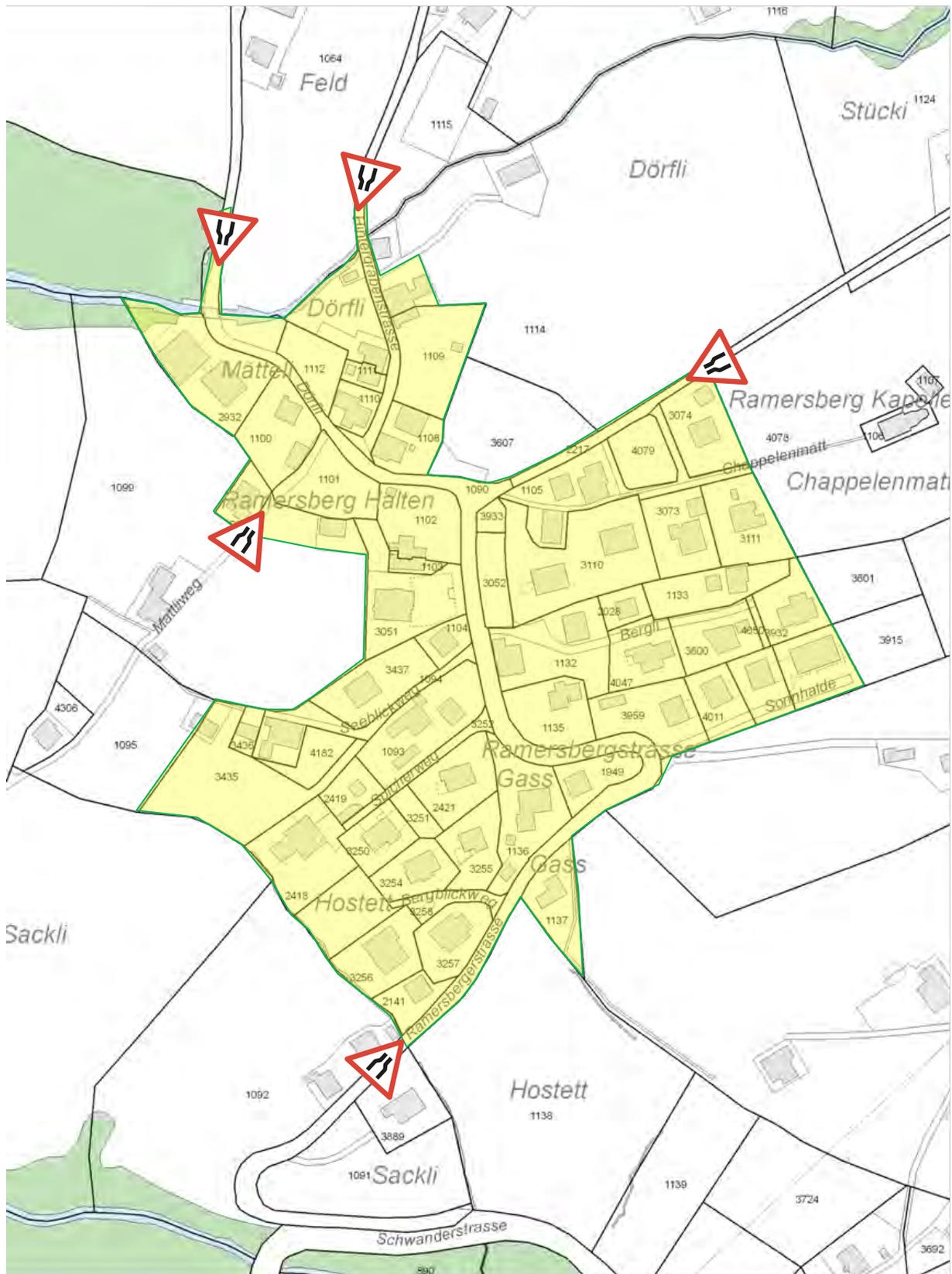
Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

#### Kostenschätzung:

Gutachten 5'000.-  
 Realisierung Torsituation: 10'000.- (2x 5'000.-)

## 11 Ramersberg

### 11.1 Quartier Ramersberg



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Ramersbergerstr.	SS	sammeln	siedlungsorientiert	öffentlich
Bergblickweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Sonnhalde	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Spicherweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Seeblickweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Bergli	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Hintergrabenstr.	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Mattliweg	ES (B)	erschliessen	siedlungsorientiert	öff./privat
Dörfli	SS	sammeln	siedlungsorientiert	öffentlich

### Quartierbeschreibung:

Reines Wohngebiet. Die Strassen werden zum Teil als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt. Sämtliche Strassen ohne Trottoir. Strassen führen durch historische Siedlungsgebiete: Aufgeführt im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als schützenswertes Ortsbild von nationaler Bedeutung.

### Querschnitte:

Ramersbergerstrasse: Mischverkehrsfläche 4.5-7.0m  
 Bergblickweg: Mischverkehrsfläche 4.7m  
 Sonnhalde: Mischverkehrsfläche 4.2m  
 Spicherweg: Mischverkehrsfläche 3.7m  
 Seeblickweg: Mischverkehrsfläche 2.5m  
 Bergli: Mischverkehrsfläche 3.0m  
 Hintergrabenstrasse: Mischverkehrsfläche 4.5m  
 Mattliweg: Mischverkehrsfläche 4.0m  
 Dörfli: Mischverkehrsfläche 4-5m

### Sicherheitsdefizite:

Durchgangsverkehr auf allen durchgehenden Strassen. Das Geschwindigkeitsniveau dürfte jedoch aufgrund der engen Strassen nahe bei 30 km/h liegen.

### Eignung:

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

### Fotos:



Ramersbergerstrasse



Ramersbergerstrasse



Mattliweg



Hintergrabenstrasse



Kreuzung Dörfli – Hintergrabenstrasse



Dörfli (Blickrichtung Baugeschäft Tahlmann)



Hintergrabenstrasse



Hintergrabenstrasse

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-  
Realisierung Torsituation: 25'000.- (5x 5'000.-)

## 12 Stalden und Wilen

### 12.1 Quartier Untere Balgenstrasse



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Untere Balgenstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbeschreibung:**

Reines Wohngebiet. Die Strasse wird als Aufenthalts- und Spielfläche genutzt.

**Querschnitte:**

Untere Balgenstrasse: Mischverkehr 4m

**Sicherheitsdefizite:**

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Untere Balgenstrasse eignet sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Zufahrt Balgenstrasse



Verzweigung Balgenstrasse



Balgenstrasse (Blickrichtung Süden)



Balgenstrasse (Blickrichtung Norden)

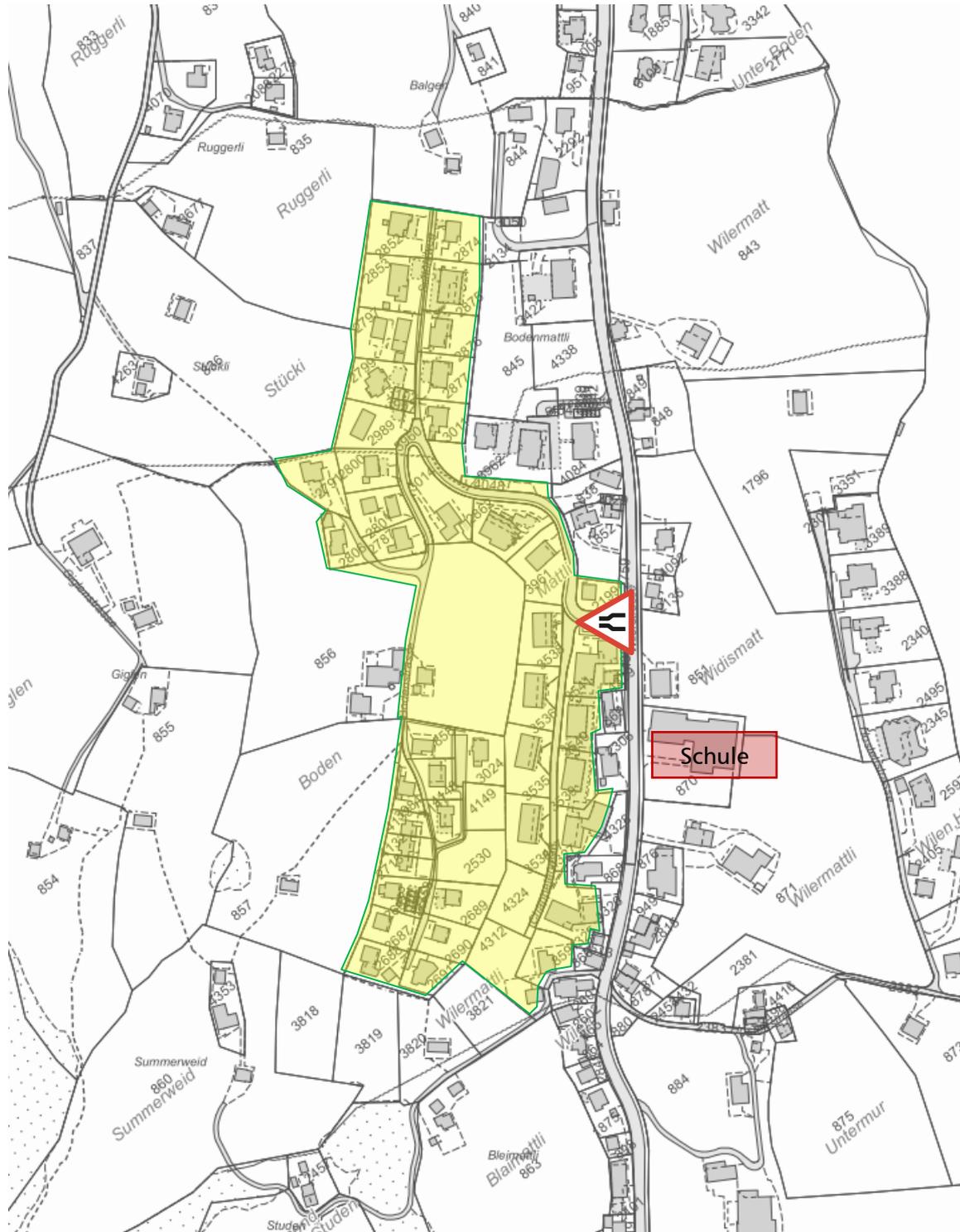
**Massnahmen:**

Erstellung einer Torsituation auf der Unteren Balgenstrasse zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-  
Realisierung Torsituation: 5'000.- (1x 5'000.-)

## 12.2 Quartier Boden



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Bodenstrasse	ES (B)	erschliessen	siedlungsorientiert	öff./privat
Schürliweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Chappelenmatt	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbeschreibung:**

Reines Wohngebiet.

**Querschnitte:**

Bodenstrasse: Ab Hauptstrasse bis Schürliweg: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 5.0m.

Rest: Mischverkehrsfläche 4.0m

Schürliweg: Mischverkehrsfläche 3.5m

Chappelenmatt: Mischverkehrsfläche 3.5m

**Sicherheitsdefizite:**

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Bodenstrasse eignet sich gut für eine Tempo-30-Zone. Die Strassen Schürliweg und Chappelenmatt und der private Teil der Bodenstrasse eignet sich gut für eine Begegnungszone.

**Fotos:**



Zufahrt Bodenstrasse



Kreuzung Bodenstrasse - Schürliweg



Bodenstrasse



Verzweigung Bodenstrasse



Schürliweg



Bodenstrasse

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-  
Realisierung Torsituation: 5'000.- (1x 5'000.-)

### 12.3 Quartier Hostett Wilen



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Hostettstrasse	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbeschreibung:**

Reines Wohngebiet. Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt.

**Querschnitte:**

Hostettstrasse: Mischverkehrsfläche 2.5-3.5 m.

**Sicherheitsdefizite:**

Keine. Nur quartierinterner und landwirtschaftlicher Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Hostettstrasse eignet sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Hostettstrasse (Blickrichtung Norden)



Hostettstrasse

**Massnahmen:**

Erstellung einer Torsituation auf der Hostettstrasse zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Die Lage der Torsituation ist zu prüfen.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-  
Realisierung Torsituation: 5'000.- (1x 5'000.-)

## 12.4 Quartier Badallmend, Friedenfels



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Allmendstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Badallmend	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Endlosenstrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich

**Quartierbeschreibung:**

Reines Wohngebiet. Die Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt.

**Querschnitte:**

Allmendstrasse: Mischverkehrsfläche 5.2m

Badallmend: Mischverkehrsfläche 4.0m

Endlosenstrasse: Mischverkehrsfläche 5.0 m, ab Allmendstrasse: Trottoir 1.0m einseitig. Fahrbahn 3.0m.

**Sicherheitsdefizite:**

Keine. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Allmendstrasse, die Badallmend und die Endlosenstrasse eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Zufahrt Allmendstrasse



Allmendstrasse (Blickrichtung Endlosenstrasse)



Badallmend



Badallmend

**Massnahmen:**

Erstellung einer Torsituation auf der Allmendstrasse/ Endlosenstrasse zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten

5'000.-

Realisierung Torsituation:

10'000.- (2x 5'000.-)

### 12.5 Eistrasse, Rütistrasse



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Eistrasse	ES	erschliessen	siedlungsorientiert	öffentlich
Rütistrasse	ES (B)	erschliessen	siedlungsorientiert	öff./privat
Rainstrasse	ES (B)	erschliessen	siedlungsorientiert	öff./privat

**Quartierbeschreibung:**

Reines Wohngebiet. Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt.

**Querschnitte:**

Eisstrasse: Mischverkehr 5m

Rütistrasse: Mischverkehr 2-4m

Rainstrasse: Mischverkehr 4m

**Sicherheitsdefizite:**

Durchgangsverkehr auf der Rütistrasse. Ansonsten nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Kreuzung Schwanderstrasse/Eistrasse



Rütistrasse



Rütistrasse

**Massnahmen:**

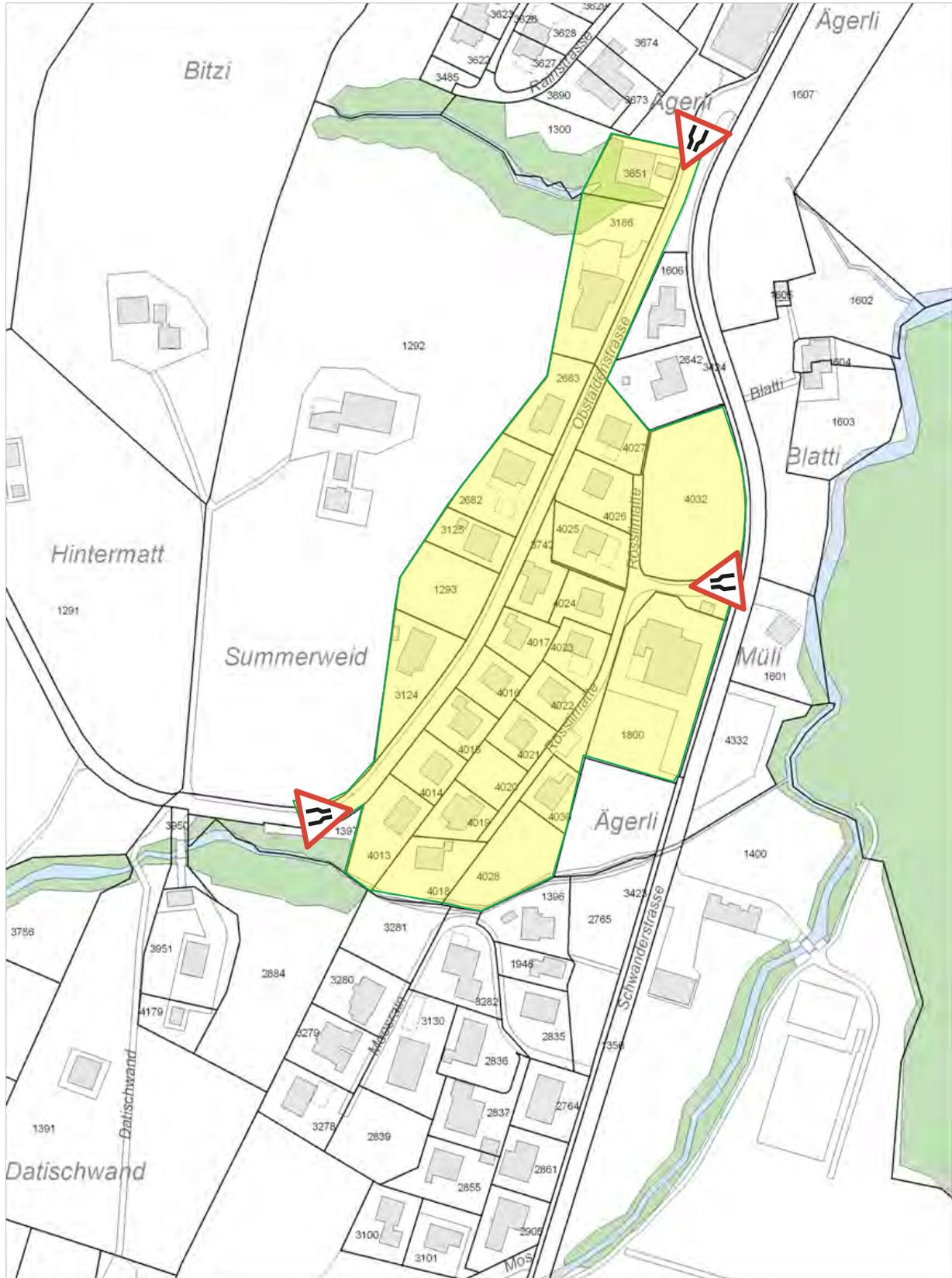
Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-

Realisierung Torsituation: 10'000.- (2x 5'000.-)

## 12.6 Quartier Rösslimatt Stalden



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Obstaldenstrasse	ES	erschliessen	verkehrs-/siedlungsorientiert	öffentlich
Rösslimatte	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

### Quartierbeschreibung:

Reines Wohngebiet. Strassen werden teilweise als Aufenthaltsflächen genutzt.

### Querschnitte:

Obstaldenstrasse: Trottoir 2.0m einseitig. Fahrbahn 4.5m

Rösslimatte: Mischverkehrsfläche 3-5m

### Sicherheitsdefizite:

Durchgangsverkehr auf der Obstaldenstrasse. Ansonsten nur quartierinterner Verkehr auf der Rösslimatte. Geschwindigkeitsniveau dürfte dort nahe bei 30 km/h liegen.

### Eignung:

Die Rösslimatte eignet sich gut für eine Tempo-30-Zone. Das Geschwindigkeitsniveau auf der Obstaldenstrasse ist genauer zu untersuchen. Die Eignung ist entsprechend zu beurteilen.

### Fotos:



Zufahrt Obstaldenstrasse



Obstaldenstrasse



Obstaldenstrasse (bei Einmündung Datischwand)



Rösslimatte



Rösslimatte



Rösslimatte

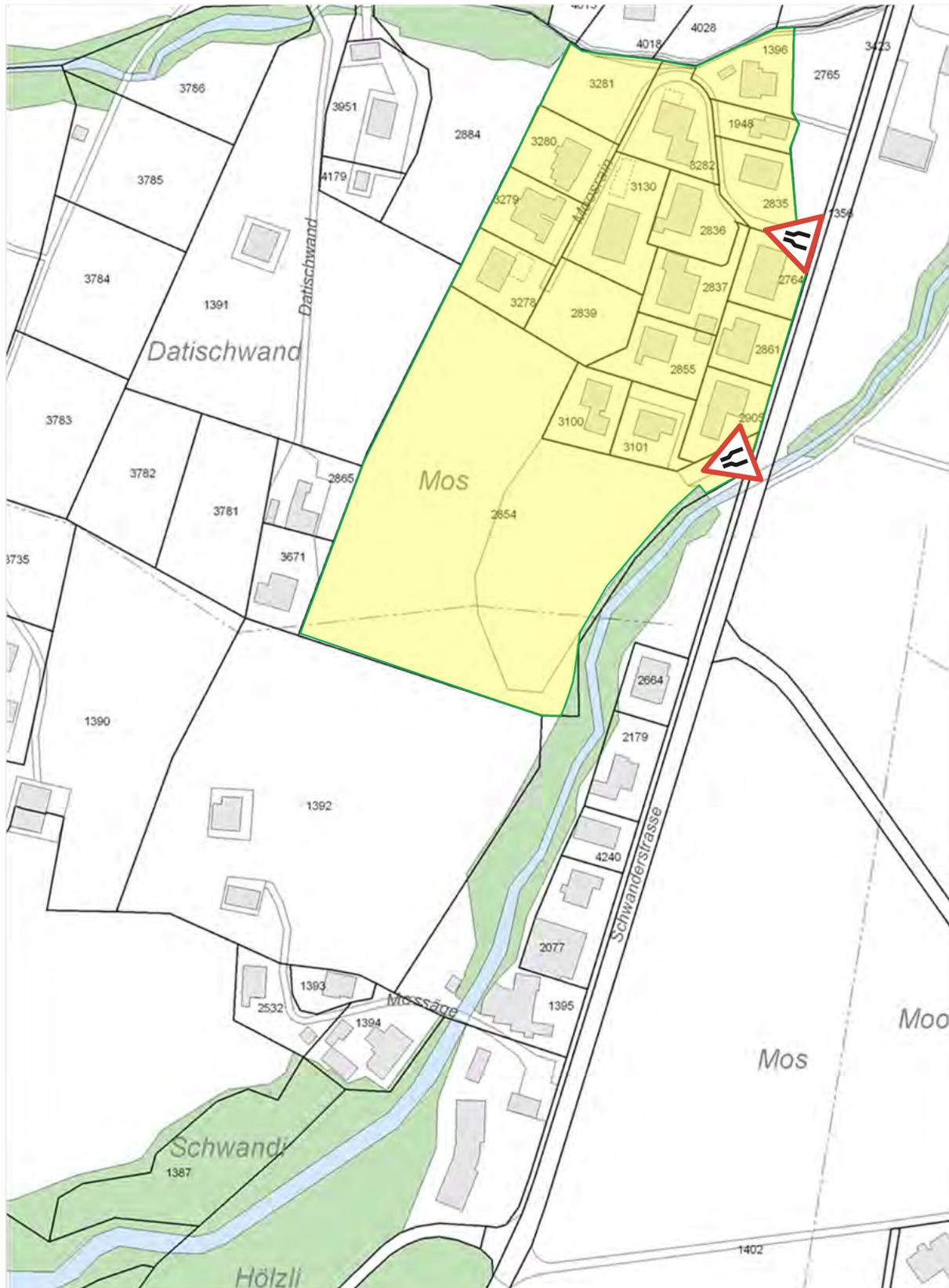
**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Evtl. weitere bauliche Massnahmen auf der Obstaldenstrasse.

**Kostenschätzung:**

Gutachten	5'000.-
Realisierung Torsituation:	15'000.- (3x 5'000.-)

## 12.7 Quartier Mos Stalden



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Moosrain	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Mos	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbeschreibung:**

Gewerbe- und Wohngebiet. Die Strassen werden als Aufenthaltsflächen genutzt.

**Querschnitte:**

Moosrain: Mischverkehrsfläche 3.5m

Mos: 3-4m

**Sicherheitsdefizite:**

Keine. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Der Moosrain eignet sich gut für eine Tempo-30-Zone.

Bei einer weiteren Überbauung des Gebietes Mos könnten weitere Strassen der Tempo-30-Zone zugeordnet werden.

**Fotos:**



Zufahrt Moosrain



Zufahrt Mos

**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-

Realisierung Torsituation: 10'000.- (2x 5'000.-)

## 12.8 Quartier Seefurren, Schür



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Schürstrasse	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Seefurrenweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbeschreibung:**

Reines Wohngebiet.

**Querschnitte:**

Schürstrasse: Mischverkehrsfläche, 4.0m, im Einmündungsbereich in die Oberwilerstrasse mit Trottoir 1.5 m

Seefurrenweg: Mischverkehrsfläche, 3.0m

**Sicherheitsdefizite:**

Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

**Fotos:**



Schürstrasse, Einmündung in die Oberwilerstrasse



Seefurrenweg, Einmündung in die Schürstrasse



Ende Schürstrasse



Schürstrasse

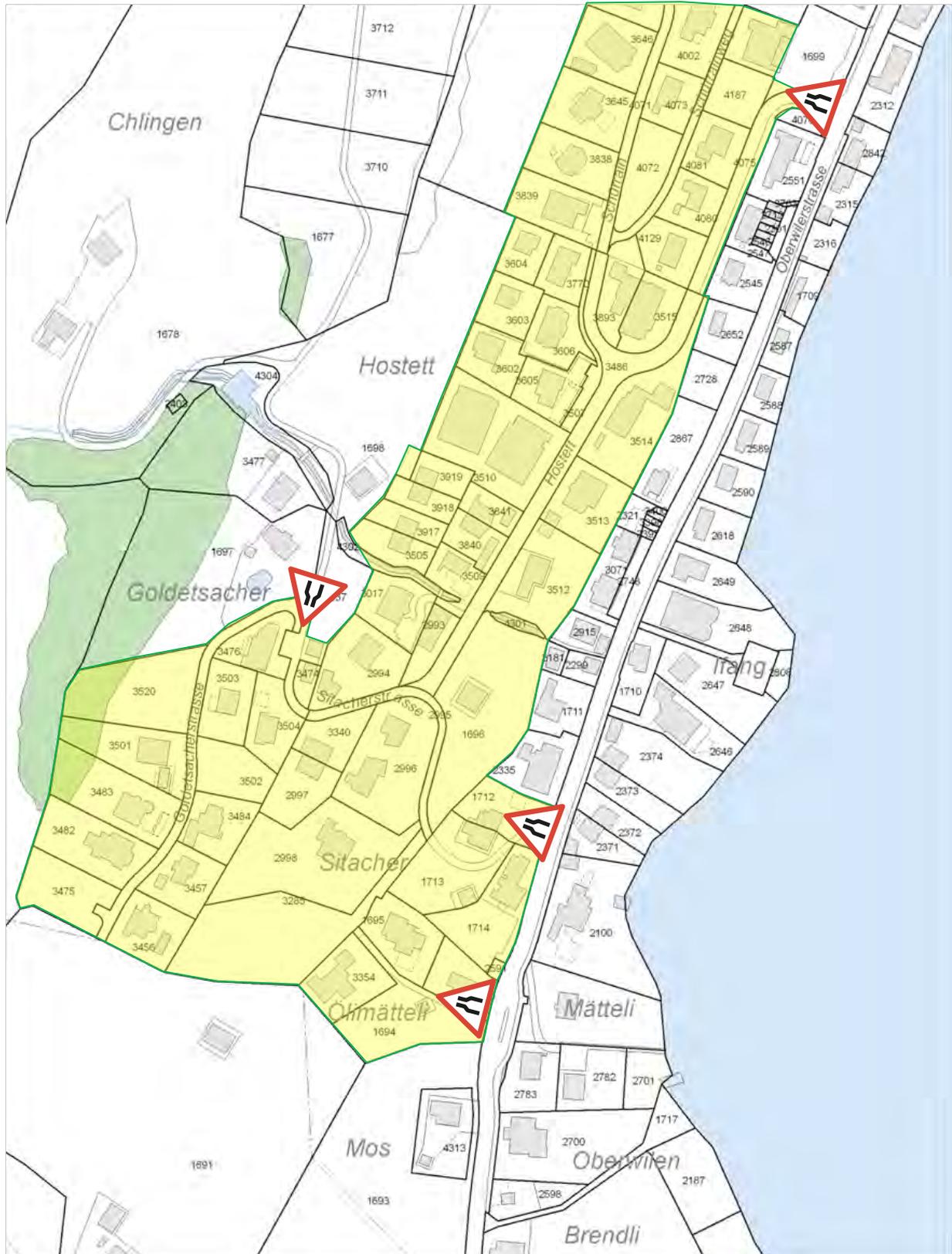
**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf der Schürstrasse zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 3'000.-  
 Realisierung Torsituation: 5'000.- (1x 5'000.-)

## 12.9 Quartier Oberwilen



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Hostett	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Schürrain	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Schürrainweg	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Sitacherstrasse	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Goldetsacherstr.	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

### Quartierbeschreibung:

Reines Wohngebiet. Die Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt. Schilder „Freiwillig Tempo-30“ vorhanden.

### Querschnitte:

Hostett: Trottoir 2.0m. Fahrbahn 5.0m  
 Schürrain: Mischverkehr 4.0m  
 Schürrainweg: Mischverkehr 3.5m  
 Sitacherstrasse: Mischverkehr 3.5m  
 Goldetsacherstrasse: Mischverkehr 4.0m

### Sicherheitsdefizite:

Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

### Eignung:

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone.

### Fotos:



Schürrain, Blickrichtung Kreuzung  
 Oberwilerstrasse/Schürrain



Schürrain



Einfahrt Schürrainweg



Schürrain



Hostett, Einmündung in die Sitacherstrasse



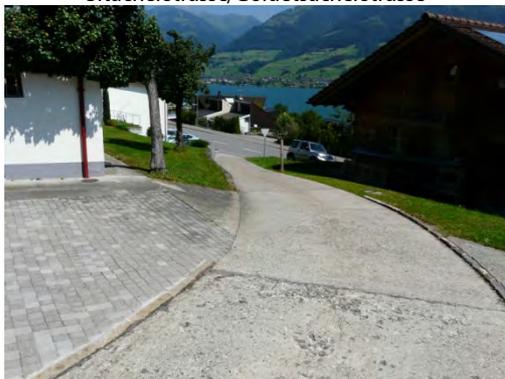
Kreuzung Sitacherstrasse/Goldetsacherstrasse



Sitacherstrasse nach Kreuzung  
Sitacherstrasse/Goldetsacherstrasse



Goldetsacherstrasse



Sitacherstrasse,  
Blickrichtung Kreuzung Sitacherstrasse/Wilerstrasse



Einmündung Sitacherstrasse in die Wilerstrasse

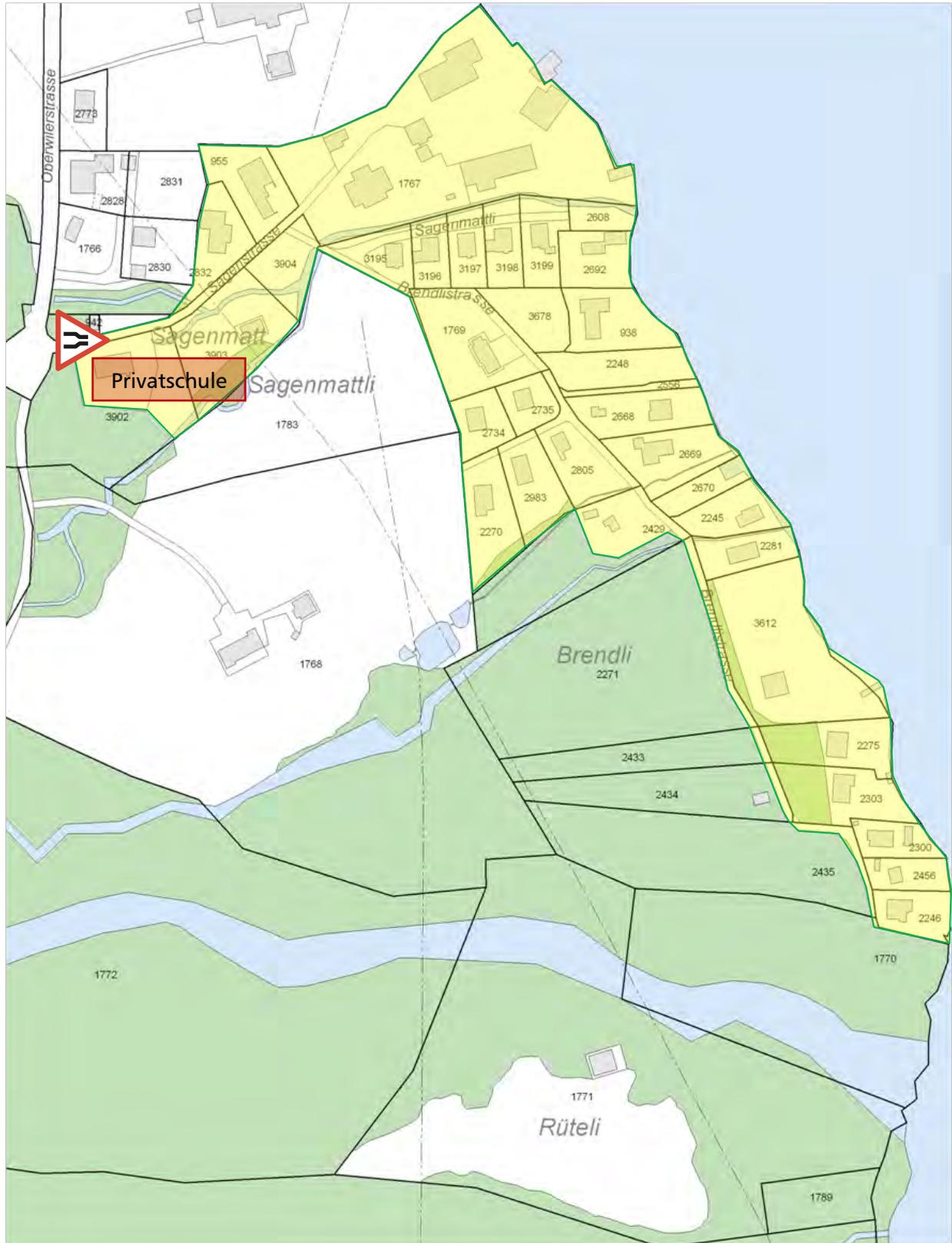
**Massnahmen:**

Erstellung von Torsituationen auf den Quartierstrassen zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone. Evtl. weitere bauliche Massnahmen.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-  
Realisierung Torsituation: 20'000.- (4x 5'000.-)

### 12.10 Quartier Sagenmatt



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Sagenstrasse	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Sagenmattli	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat
Brendlistrasse	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

#### Quartierbeschreibung:

Wohngebiet mit Privatschule und Sägebetrieb. Strassen werden als Aufenthalts- und Spielflächen genutzt. Die Brendlistrasse ist bereits heute teilweise mit Tempo-20 signalisiert.

#### Querschnitte:

Sagenstrasse: Mischverkehr 3.5m

Sagenmattli: Mischverkehr 3.0m

Brendlistrasse: Mischverkehr 3.0m

#### Sicherheitsdefizite:

Keine. Nur quartierinterner Verkehr und Werkverkehr der Sägerei. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

#### Eignung:

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone oder als Begegnungszone.

#### Fotos:



Sagenstrasse



Kreuzung Sagenstrasse/Brendlistrasse



Brendlistrasse



Brendlistrasse

**Massnahmen:**

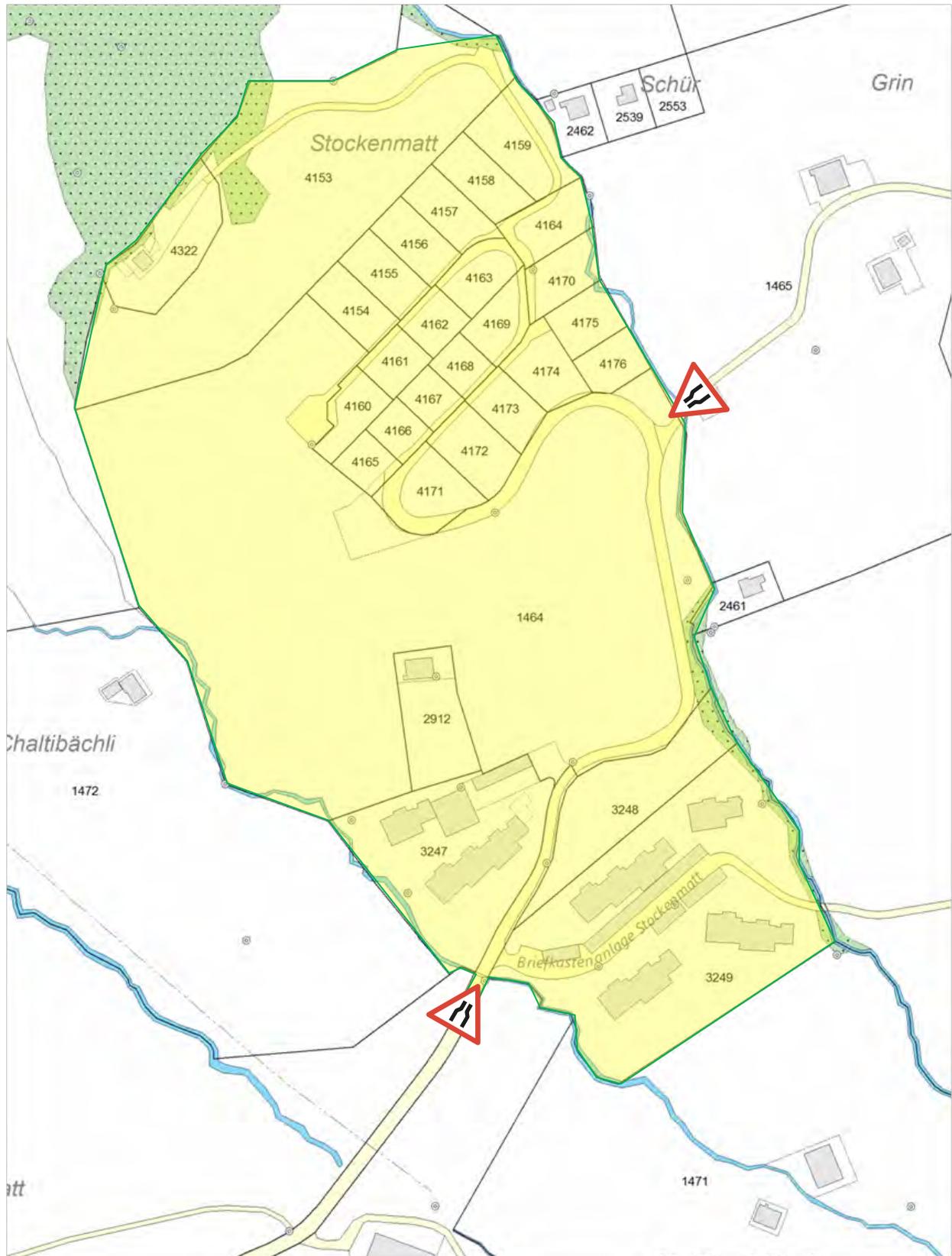
Erstellung einer Torsituation auf der Sagenstrasse zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone bzw. Begegnungszone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten	5'000.-
Realisierung Torsituation:	5'000.- (1x 5'000.-)

## 13 Stockenmatt

### 13.1 Stockenmatt



Strasse	Klassifizierung	Funktion	Ausbau	Eigentum
Stockenmatt	ES B	erschliessen	siedlungsorientiert	privat

**Quartierbeschrieb:**

Wohnresort mit Wohnnutzung. Es sind weitere Wohnungen und ein Hotel geplant.

**Querschnitte:**

Stockenmatt: Mischverkehr 4.0m

**Sicherheitsdefizite:**

Enge und steile Strasse. Teilweise unübersichtliche Grundstückszufahrten. Nur quartierinterner Verkehr. Geschwindigkeitsniveau dürfte nahe bei 30 km/h liegen.

**Eignung:**

Die Strassen eignen sich gut für eine Tempo-30-Zone. Bei einem weiteren Ausbau der Feriensiedlung ist im Bereich der Zufahrt zur Feriensiedlung Stockenmatt eine Begegnungszone zu prüfen.

**Fotos:**



Stockenmatt



Stockenmatt

**Massnahmen:**

Erstellung einer Torsituation auf der Stockenmatt zu Beginn/Ende der Tempo-30-Zone.

**Kostenschätzung:**

Gutachten 5'000.-  
Realisierung Torsituation: 10'000.- (2x 5'000.-)

