

## Ein Zeichen für Fussgänger und Velos

An einem Podium erläuterten Kantons- und Gemeindevertreter das geplante Projekt im Zentrum Sarnens.

Florian Pfister

Einbahnsystem, Tempo 30 und mehr Platz für Velos und Fussgänger. Der Ortskern Sarnen soll attraktiver und sicherer werden. Über das grosse und lang anhaltende Projekt informierten der Kanton Obwalden und die Gemeinde Sarnen vergangene Woche. Am Mittwochabend erläuterten Beteiligte an einem Podium im Hotel Restaurant Metzger in Sarnen die Vorteile des Projekts.

Am Sarner Dorfgespräch, das die CVP/Mitte Sarnen zusammen mit Kanton und Gemeinde organisiert hat, war man sich einig: Sarnen und Verkehr – das ist immer ein heiss diskutiertes Thema. Kantonsingenieur Martin Bürgi erläuterte das Projekt. Im Zentrum sind die flächendeckende Einführung von Tempo 30 und ein Einbahnregime vorgesehen. Die groben Ziele seien die Verbesserung der Schulwegsicherheit und der Verkehrssicherheit im Allgemeinen sowie die Lärmreduktion.

### Aus der Vergangenheit lernen

Das ganze Projekt ist in vier Strassenbauetappen zwischen 2028 und 2040 aufgeteilt. Saniierungsarbeiten müssten seitens des Kantons sowieso gemacht werden, entsprechend sind die Planungs- und Umsetzungszeiten darauf abgestimmt. Der Gemeinde sei bewusst, dass



Das Podium fand im Hotel Restaurant Metzger statt.

Bild: Florian Pfister (Sarnen, 24. 4. 2024)

in den vergangenen Jahren schon mehrere Anläufe für Anpassungen im Zentrum genommen wurden. «Aber nichts machen ist keine Option», so Gemeindepräsident Jürg Berlinger. «Der Kanton macht etwas

in unserem Dorf. Eine solche Chance kommt so schnell nicht wieder.» Dabei gelte es, aus der Vergangenheit zu lernen.

Beispielsweise aus dem Einbahnversuch vor 21 Jahren. Nun ist diese Variante wieder auf

dem Tisch, weil sie laut dem Sarner Verkehrsplaner Ivo Näpflin das Naheliegendste ist. Ausserdem ist gerade mal sieben Jahre her: 2017 stimmte die Bevölkerung Sarnens gegen eine Einführung von Tempo 30 im Dorf-

kern. Warum nun ein neuer Versuch? «Weil der Baudirektor sowieso nur 30 fährt», scherzte Landammann und Baudirektor Josef Hess, der oft mit seinem E-Bike unterwegs ist. Es gebe verschiedene Gründe. Unter anderem erwähnte er den deutlich kürzeren Bremsweg im Vergleich zum bisherigen Tempo 50. «Die Gefahr von schweren Unfällen nimmt bedeutend ab.»

Durch all diese Effekte sind sich die Sarner Vertreter des Podiums einig: Die Aufenthaltsqualität steigt. Jürg Berlinger freut sich: «Velos und Fussgänger bekommen endlich den Platz, der ihnen zusteht. Ist es momentan attraktiv, als Velofahrer durchs Dorf zu fahren?» Diese Frage beantwortete er gleich selbst mit einem bestimmten «Nein.» Aus der Runde gab es im Anschluss einige befürwortende Stimmen zu Tempo 30. Warum damit aber auf die Umsetzung des Projekts warten? Dieser Vorschlag werde bei den Podiumsteilnehmern deponiert.

### Auch Umleitung ist bereits überlegt

Heiss diskutiert wird auch immer, wenn es um Parkplätze geht. Auf eine Frage aus der Runde erläuterte Ivo Näpflin, dass die Parkplätze auf der Bahnhofstrasse entfernt werden müssten, wenn auch dieser Abschnitt einmal saniert werde. Zu gross sei der Einfluss auf die Sicht. Mit dem Neubau des Ge-

meindehauses und dem damit verbundenen Parkhaus sollen die Parkmöglichkeiten jedoch verlagert werden. Wenn das Zentrum gesperrt werden muss, soll die Ennetriederstrasse übrigens als Umfahrungsstrasse dienen. Diese Umleitung wäre auch mit dem Fahrplan der Postauto AG vereinbar.

Zu den Kosten kann Martin Bürgi noch keine genauen Angaben machen. Er rechnet mit einem ungefähren Wert zwischen rund 5 und 8 Millionen Franken. Er könne sich vorstellen, dass der Kanton ungefähr zwei Drittel der Kosten übernehmen würde. «Das sind aber nur grobe Schätzungen», betonte der Kantonsingenieur und ergänzte: «Wir wollen für möglichst wenig Geld möglichst viel erhalten.»

Seit 2020 ist die Planung dieses Gemeinschaftsprojekts zwischen Kanton und Gemeinde am Laufen. «Heute haben wir ein Ergebnis, mit dem wir vor die Leute stehen können», sagte Josef Hess. «Ich bin überzeugt, dass alle Freude daran haben werden.» Noch sind einige Schritte zu gehen, sowohl auf Gemeinde- als auch auf Kantonebene. Man informiert entsprechend früh, sodass die Bevölkerung ihre Meinung sagen und Verbesserungsvorschläge machen kann. Das Projekt ist noch nicht in Stein gemeisselt. Doch wie Moderator Jonas Wieland feststellte: «Es scheint durchdacht zu sein.»

## Dosieranlagen werden Realität

Nun werden die Dosieranlagen eingerichtet. Damit soll es nicht nur auf der Autobahn flüssiger laufen.

Matthias Piazza

Autofahrenden, die zwischen Stans und Stansstad unterwegs sind oder bei Stans Nord auf die Autobahn gehen oder sie verlassen, dürfte es aufgefallen sein. Die Lichtsignalanlagen sind seit Anfang Monat ausser Betrieb. Verkehrsleuten regeln den Betrieb. Noch bis Ende Mai müssen sich die Verkehrsteilnehmenden damit abfinden. Viele dürften sich ob der langen Frist wundern, wegen dieser paar Ampeln. Doch dahinter steckt weit mehr als nur etwa der Austausch von alten Glühbirnen durch moderne LED-Leuchten, wie Stephan Aerni, Projektleiter beim Bundesamt für Strassen (Astra), auf Anfrage aufklärt. Zwar sei die Signalanlage technisch am Ende ihrer Lebensdauer angelangt. Doch werde sie nicht nur einfach eins zu eins erneuert. Wie bei allen A2-Anschlüssen zwischen Beckenried und Hergiswil werden in Fahrtrichtung Luzern bei den Ausfahrten Dosieranlagen eingerichtet, bei Stans Süd, Stans Nord und Hergiswil wird zusätzlich auch die Einfahrt in Richtung Luzern dosiert.

Auch auf der Autobahn selber wird aufgerüstet, was bis Anfang Juni nachts immer wieder



Die Lichtsignalanlage bei der Autobahnausfahrt und -einfahrt Stans Nord ist zurzeit ausser Betrieb.

Bild: Matthias Piazza (Stans, 17. 4. 2024)

Sperrungen einzelner Fahrspuren oder ganzer Abschnitte oder aber eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit sich bringt. Das Astra installiert ein System zur Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung, um je nach Verkehrsaufkommen die Höchstgeschwindigkeit stufenweise und vorübergehend bis auf 80 Kilometer pro Stunde zu reduzieren.

«Eine Geschwindigkeitsdrosselung soll eine Staubbildung verhindern», sagt Stephan Aerni. «Die Dosierstellen bei den

Anschlüssen sollen mit Ampelsteuerung die Autofahrenden davon abhalten, durch die Dörfer auszuweichen und danach wieder auf die Autobahn zurückzukehren.» Mitte Jahr sollen die Anlagen, die alle miteinander verbunden sind, ausgiebig getestet werden. Ihren Betrieb sollen sie dann diesen Oktober aufnehmen. Sie sind gemäss Stephan Aerni in dieser Form eine schweizweite Premiere. Dann sollen Erfahrungen gesammelt werden. «Von einem Erfolg sprechen wir, wenn der Aus-

weichverkehr in den Kantonsstrassen dank der neuen Anlage spürbar abnimmt.»

### Flüssiger auf und neben der Autobahn

Die Massnahmen sind das Ergebnis der «Taskforce Verkehrssituation Nidwalden», der neben dem Astra auch Vertreter des Kantons und der Gemeinde angehören. Sie war die Antwort auf den Ausweichverkehr, unter dem insbesondere die Gemeinden Stansstad und Hergiswil stark litten. Mit den Massnah-

men soll es wieder flüssiger auf der Autobahn und den Kantonsstrassen laufen. «Bei Unfällen oder anderen Ereignissen auf der Autobahn können aber auch die neuen Anlagen nicht in allen Fällen Stausituationen verhindern», gibt Stephan Aerni zu bedenken. An den Kosten von rund 14 Millionen Franken für das Dosiersystem übernimmt das Astra 98 Prozent, den Rest trägt der Kanton.

Verkehrsteilnehmende dürfen also längerfristig auf eine Verbesserung der Situation hoffen. Der Preis dafür ist, dass sie ein paar Wochen ohne Ampeln auskommen müssen, so wie zurzeit beim Knoten Stans Nord. Dies läuft gemäss Erfahrungen von Autofahrenden nicht immer rund. «Wir haben bisher zwei negative Rückmeldungen erhalten», sagt auf Anfrage Marco Niederberger, Chef der Nidwaldner Verkehrs- und Sicherheitspolizei. Dies sei im normalen Rahmen. Zudem seien keine Unfälle bekannt. Die Verkehrssicherheit sei gewährleistet. «Die Sicherheitsfirma, die das Astra mit dem Regeln des Verkehrs während der Stosszeiten beauftragt, musste bei uns den Nachweis erbringen, dass ihre Leute dafür ausgebildet sind.»

## DNA-Analyse bestätigt Wolfsriss

**Nidwalden** Vor rund zwei Monaten sorgten zwei Wolfsrisse für Aufregung, bei denen insgesamt drei Schafe getötet wurden. Besonders jener in Buochs am 19. Februar, als ein Wolf bis in den Lauffhof der Familie Zimmermann vordrang und dort ein Schaf riss, machte Schlagzeilen. Die Auswertung der DNA bestätigt die Ersteinschätzung der Wildhut, dass es sich beim reisenden Tier um einen Wolf gehandelt hat, gibt die Abteilung Jagd und Fischerei auf Anfrage bekannt. Immerhin: Seit dem Vorfall habe es im Kanton keine weiteren Wolfsrisse gegeben.

Die Risse im Februar, die erst auf Nachfrage der Nidwaldner Zeitung kommuniziert wurden, liessen die politischen Diskussionen wieder aufleben. «Auch für mich ist die rote Linie überschritten», sagte Justiz- und Sicherheitsdirektorin Karin Kayser kurz darauf im Landrat. Man müsse das jetzt mit dem Bund klären und allenfalls neue Massnahmen definieren. Konkret bedeute dies, dass man sich in Diskussionen in Bundesgremien zum Thema einsetzen und auch die Erfahrungen und Erkenntnisse aus Nidwalden in die Diskussion einbringen werde, teilt der Kanton auf Anfrage mit. Es seien aber von Seiten Kanton keine Forderungen an den Bund gestellt worden. (mka)