

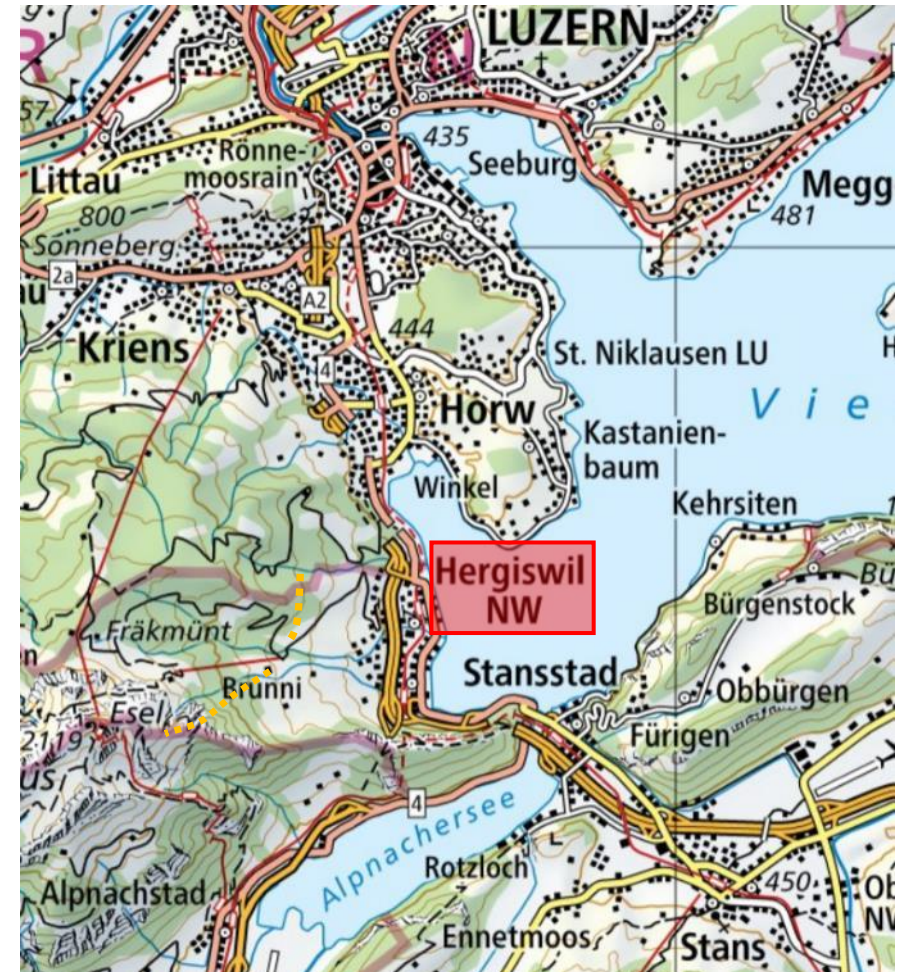
# «HIMMEL UND HÖLLE: KERNFAHRBAHNEN MIT SCHMALEM KERN»

Beispiele aus Hergiswil und Sachseln

1. Beispiel Hergiswil
2. Beispiel Sachseln
3. Erkenntnisse

## Wo liegt Hergiswil?

- ✓ Kanton Nidwalden am Vierwaldstättersee
- ✓ Kantonsstrasse (Seestrasse) verläuft durch das Dorf
- ✓ Umfahrung Autobahn A2



## Ausgangslage

- ✓ Seestrasse Hergiswil weist geringe Fahrbahnbreite (6.50 m) auf
- ✓ Veloverkehr im Mischverkehr
- ✓ Fahrbahnbreite lässt keine Velostreifen mit Mittellinie zu
- ✓ Pilotprojekt (Versuchsphase) mit Amt für Mobilität, Gemeinde Hergiswil und Kantonspolizei Nidwalden ob eine Kernfahrbahn mit schmalem Kern eingerichtet werden soll
- ✓ Die Versuchsphase dauerte ein Jahr

## Strassenmerkmale

- ✓ Kantonsstrasse (Seestrasse) ist Hauptverkehrsstrasse
- ✓ DTV: ca. 7'900 Fahrzeuge und ca. 700 Velos
- ✓ Fahrbahnbreite: 6.30 bis 7.00 m
- ✓ Höchstgeschwindigkeit 50 km/h

## Kernfahrbahn

Randbedingungen für Markierung der Kernfahrbahn:

- ✓ Kernfahrbahn (BK) nicht unter 3.50 m
- ✓ Radstreifenbreite optimal 1.50 m
- ✓ Radstreifen nicht unter 1.20 m

## Markierung Kernfahrbahn im Juni 2018



Perimeter:  
ca. 1.0 km  
Steinibach bis Glasi



Nach Einführung der Kernfahrbahn keine grosse Reaktionen

Fünf Rückmeldungen / Fragen:

- ✓ drei waren positiv
- ✓ eine war negativ
- ✓ eine Person meldete, dass Ihr selbstfahrendes Fahrzeug mit der Markierung der Kernfahrbahn Schwierigkeiten habe

Letzte Rückmeldung datiert vom August 2018

Kernfahrbahn auf Seestrasse hat hohe Akzeptanz bei Bevölkerung



## Verkehrsbeobachtungen



Fahrverhalten



Überholmanöver



Überholmanöver

## Ergebnisse Überprüfung

- ✓ Abnahme  $v_{85}$  um 4 km/h
- ✓ Ein Unfall während Versuchsphase (Selbstunfall)
- ✓ Kernfahrbahn grundsätzlich akzeptiert

### ✓ Elternbefragung bei Velofahrkurs:

Anzahl Antwor- ten	Aus Sicht Velofahrer		Aus Sicht Autofahrer			Zukunft			
	Fühle mich sicher	Ändert sich nichts	Fühle mich unsicher	Komme gut zurecht	Fühle mich benach- teiligt	Finde es schwierig	Kernfahr- bahn bei- behalten	Kernfahr- bahn verlän- gern	Kernfahr- ban aufheben
40	27	8	2	31	5	4	20	26	4

## Ergebnisse Überprüfung

Die Frage nach der Weiterführung des Versuchs wurde von den Velofahrenden und den Autofahrenden wie folgt beantwortet:

	Velofahrende	Autofahrende
Kernfahrbahn beibehalten	85%	70%
Kernfahrban verlängern	85%	65%
Kernfahrban abschaffen	15%	30%

Entscheid: Kernfahrbahn mit schmalem Kern wird erweitert um ca. 800 m

## **Erfahrungen seit 2019**

Keine Rückmeldungen

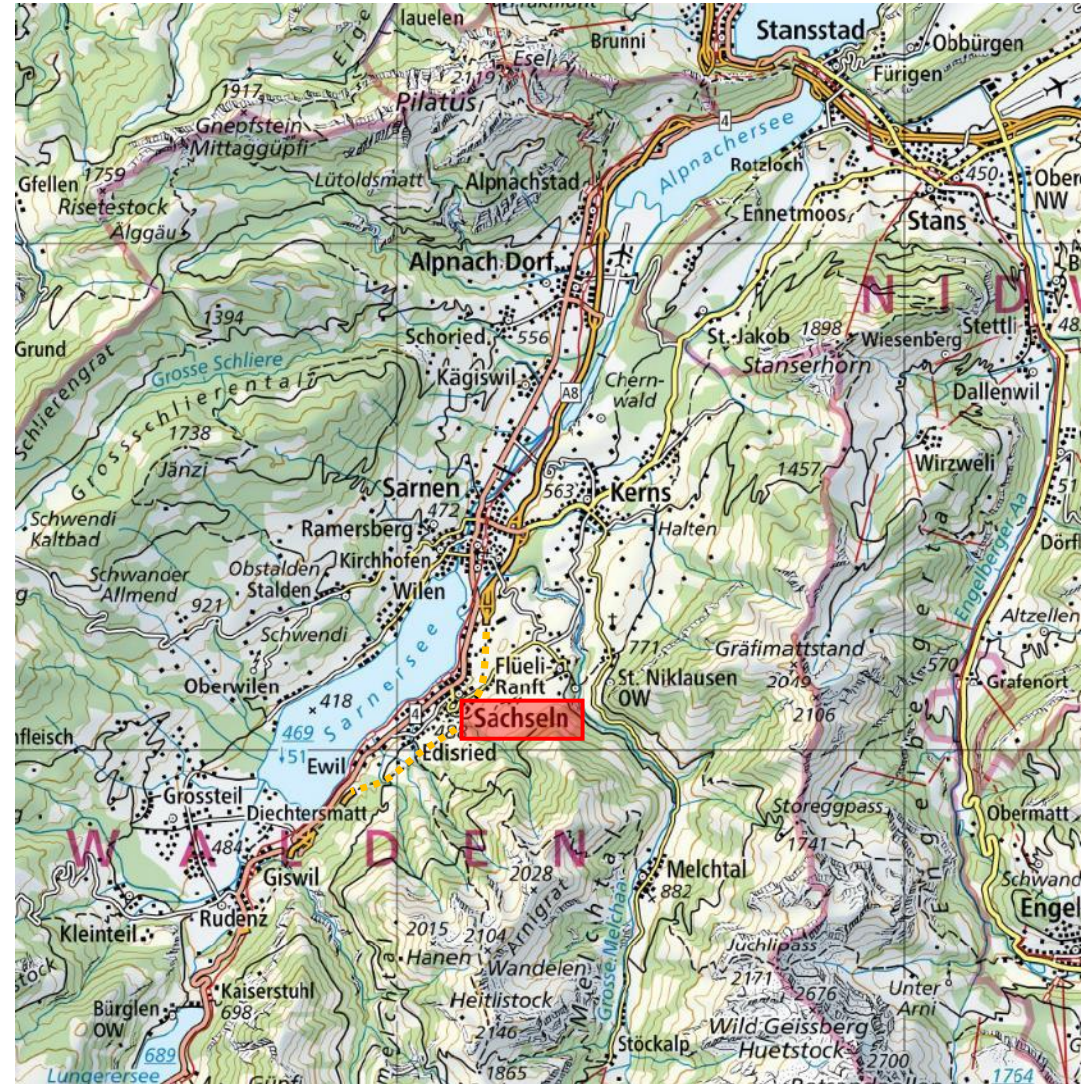
Keine Veränderung des Unfallgeschehen

Kernfahrbahn mit schmalem Kern hat sich bewährt

1. Beispiel Hergiswil
2. **Beispiel Sachseln**
3. Erkenntnisse

## Wo liegt Sachseln?

- ✓ Kanton Obwalden am Südufer des Sarnersees
- ✓ Kantonsstrasse (Brünigstrasse) verläuft durch das Dorf
- ✓ Umfahrung A8 (Tunnel im Gegenverkehr)



## Ausgangslage

- ✓ Kantonaler Richtplan: Kanton Obwalden und Gemeinden sorgen für eine siedlungsverträgliche Gestaltung der Strassenräume
- ✓ Gemeinderat Sachseln will nicht warten bis ein Betriebs- und Gestaltungskonzepts erarbeitet ist.  
Er schlägt die Markierung einer Kernfahrbahn vor, da sie rasch realisiert werden kann.

## Ausgangslage

Bau- und Raumentwicklungsdepartement, die Kantonspolizei und der Gemeinderat haben folgendes Vorgehen gewählt:

1. Sicherheitsanalyse für die Brünigstrasse durch Sachseln (Road Safety Inspection, RSI)
2. Machbarkeitsstudie Kernfahrbahn und Definition Perimeter
3. Falls Kernfahrbahn möglich und zielführend, einjährige Versuchsphase mit Monitoring
4. Entscheid über Fortführung oder Abbruch



## Strassenmerkmale

- ✓ Kantonsstrasse (Brünigstrasse) ist Hauptverkehrsstrasse
- ✓ DTV: 6'700 bis 11'200 Fahrzeuge
- ✓ Fahrbahnbreite: 7.00 bis 7.10 m
- ✓ Höchstgeschwindigkeit 50 km/h

## Vorgehen

- ✓ Arbeitsgruppe eingesetzt
- ✓ Durchführung Road Safety Inspection, RSI
- ✓ Bericht Machbarkeitsstudie erstellt

## Entscheid Arbeitsgruppe

- ✓ Kernfahrbahn auf Teilbereichen möglich (ausgenommen Dorfkern)
- ✓ Orientierung Bevölkerung durch Gemeinde
- ✓ Orientierung Schule durch Polizei

## Entscheid Arbeitsgruppe



**Kernfahrbahn möglich**



## Entscheid Arbeitsgruppe



**Kernfahrbahn nicht möglich (Fahrbahnbreite, Linksabbieger)**

## Kernfahrbahn

- ✓ Zwei Velostreifen mit je 1.50 m
- ✓ Fahrbahnkern 4.00 bis 4.10 m

Inbetriebnahme April 2021 (Einjährige Testphase)



Nach Einführung grosse Aufruhr in Sachseln  
Eltern waren trotz Info verunsichert

### **Hauptproblem:**

Wegen Velostreifen mussten die Kinder mit dem Velo auf der Fahrbahn fahren. Kinder durften nicht mehr auf dem Trottoir fahren.

Velofahren auf dem Trottoir ist aus Sicht der Eltern sicherer als Velofahren auf der Fahrbahn mit Velostreifen.

Eltern wollten die Kernfahrbahn aufheben, damit Ihre Kinder wieder auf dem Trottoir velofahren dürfen.

Gemeinderat, Polizei und Kanton waren der Meinung, dass der Versuch weiter geführt werden soll.

Situation hat sich im Verlaufe des ersten Jahres beruhigt.

- ✓ Zusätzliche Info der Schüler und der Eltern
- ✓ Erarbeitung Schulwegplan
- ✓ Es gibt immer noch Eltern die grundsätzlich gegen eine Kernfahrbahn sind

## Verkehrsbeobachtungen



Fahrverhalten  
beim Kreuzen



Überholmanöver



Velogruppe auf Trottoir



## Verkehrsbeobachtungen



Abbiegemanöver richtig



Abbiegemanöver falsch  
(Einmündung in Gegenverkehr)

## Ergebnisse Überprüfung

Messbares Kriterium	Ergebnisse		Bemerkungen
Geschwindigkeitsniveau	Reduktion $v_{85}$ um 1 km/h		Vergleichbar mit andern Kernfahrbahnen.
Verkehrssicherheit	Keine Unfälle		Vergleichbar mit andern Kernfahrbahnen.
Anzahl Velofahrende auf Trottoir	Reduktion um 45 % (immer noch 15 – 20% der Velofahrenden auf dem Trottoir)		Ziel noch nicht erreicht.
Veränderung Anzahl Velofahrende auf dem Querschnitt	Keine Angaben		Unterschiedliche Jahreszeiten, sehr wetterabhängig.
Was ist eine Kernfahrbahn	Bevölkerung weiss, wie das Verhalten auf einer Kernfahrbahn ist und wie sie funktioniert.		Spontane Rückmeldungen aus Bevölkerung.
Veränderung	Weniger Konfliktpunkte Zufussgehenden / Velos sowie Velos / Motorfahrzeugen bei Ausfahrten und Parkfeldern.		Spontane Rückmeldungen aus Bevölkerung.
Gefährlichkeitsskala	Velos haben eigene Verkehrsfläche auf der Fahrbahn.		Vergleichbar mit andern Kernfahrbahnen.

## Ergebnisse Überprüfung

Subjektive Kriterien	Ergebnisse	Bemerkungen
Sicherheitsempfinden	Die Rückmeldungen positiv. Zufussgehenden und Velofahrenden fühlen sich sicherer.	Spontane Rückmeldungen aus Bevölkerung.
Verständnis für die Kernfahrbahn	Positive Rückmeldungen aus der Bevölkerung. Die grosse Mehrheit äussert sich zur Kernfahrbahn nicht.	Vergleichbar mit anderen Kernfahrbahnen.

Kernfahrbahn Brünigstrasse wird definitiv eingeführt

- ✓ Positive Rückmeldungen der Polizei
- ✓ Positive Rückmeldung des Kantons
- ✓ Differenzierte Rückmeldung der Gemeinde (negative Rückmeldungen Eltern)

1. Beispiel Hergiswil
2. Beispiel Sachseln
3. Erkenntnisse

- ✓ Kernfahrbahnen mit schalem Kern funktionieren bei Fahrbahnbreiten zwischen 6.50 und 7.00 m.
- ✓ Keine Kernfahrbahn unter 6.50 m Fahrbahnbreite
- ✓ Velostreifen sollen mindestens 1.50 m sein
- ✓ Diskussionen gibt es bei Fussgängerstreifen oder Lichtsignalanlagen
- ✓ Velofahrer fühlen sich bei einer Kernfahrbahn sicherer (eigene Verkehrsfläche)
- ✓ Fussgänger sind positiv eingestellt, da weniger Velos auf Trottoir

- ✓ Eltern sind gegen Kernfahrbahnen da Kinder nicht mehr auf dem Trottoir fahren dürfen
- ✓ Keine Veränderung des Unfallgeschehens
- ✓ Grosse schweigende Mehrheit

Technisch spricht nichts gegen eine Kernfahrbahn mit schmalem Kern,  
aber auch nichts dafür!

Somit: Weder Himmel noch Hölle!

- ✓ Kernfahrbahnen müssen gut geplant werden
- ✓ Wichtig ist die Info der Bevölkerung und je nach Situation der Eltern
- ✓ Monitoring durchführen und allenfalls Ergänzungen vornehmen

# Vielen Dank!

