



# Gemeinde Dallenwil



Studie

## **Vorwort - Ausgangslage**

Die Gemeinde Dallenwil bzw. private Initianten möchten in drei Wohnquartieren Tempo 30 einführen. Diese Absicht soll mit drei Verkehrskonzepten auf ihre Machbarkeit hin geprüft werden. Schon im März 2024 wurde eine Volksabstimmung bezüglich Umsetzung von Tempo 30 in Dallenwil durchgeführt, damals hat aber die Bevölkerung das Anliegen verworfen. Die Initianten haben gleich danach das Thema neu lanciert und wollten an der Herbstgemeindeversammlung über die Finanzierung der drei Konzepte abstimmen. Das wurde via Unterschriftensammlung verhindert und deshalb wird es nun am 9. Februar an der Urne erneut zur Abstimmung kommen.

Als Autor dieser Studie lege ich Wert darauf festzuhalten, dass ich von niemandem dazu beauftragt wurde diese zu verfassen. Die Analyse wurde in Eigenregie und auf eigene Kosten erstellt und verteilt. Ich bin parteilos, unabhängig und verfolge keine finanziellen Eigeninteressen.

Ich selbst bin von Tempo 30 wenig betroffen, in meinem Wohnquartier ist eine Umsetzung nicht geplant. Als Steuerzahler bin ich aber daran interessiert, dass die finanziellen Mittel der Gemeinde Dallenwil nutzbringend eingesetzt werden. Ich bin der Meinung, und das werde ich nachfolgend belegen, dass die Umsetzung von Tempo 30 in den dafür vorgesehenen Quartieren Geldverschwendung ist, weil sie keinen Nutzen bringt.

Ich würde mich darüber freuen, wenn Sie sich Zeit nehmen meine Ausführungen zu studieren. Vielen Dank dafür.

Wäli Kammermann

## Impressum

© Wäli Kammermann, Januar 2025

Auflage 750 Exemplare

Text, Gestaltung, Herausgeber:

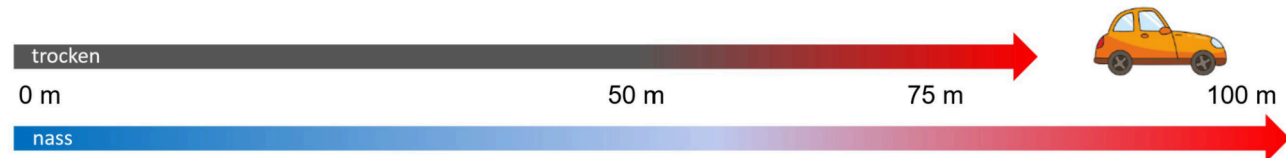
Wäli Kammermann, Giessenstrasse 9, 6383 Dallenwil

## Datenerhebung für diese Studie

### Berechnung der Fahrdaten

Diese basiert auf folgenden Annahmen:

- Durchschnittsfahrzeug mit einer Beschleunigung von 10 s (0-100 km/h)
- Fahrt auf trockener Fahrbahn
- Die Streckenlänge wurde auf Swiss Topo Landkarte ausgemessen



Wenn ein Fahrzeug unter den oben definierten Bedingungen von 0-50 km/h beschleunigt und dann eine Vollbremsung macht, benötigt es 75 m Wegstrecke. Bei nasser Fahrbahn liegt die Strecke bei ca. 100 m.

**Um also in einer Quartierstrasse eine Geschwindigkeit von 50 km/h erreichen zu können, braucht es eine minimale Wegstrecke von 75 m, wohlverstanden bei maximal möglicher Beschleunigung und einer Vollbremsung bis zum Stillstand.**

### Verkehrsdichte

Die Verkehrsdichte wurde anhand der Daten der letzten Verkehrszählung des Kantons Nidwalden ausgewertet. Diese zeigen folgendes:

- Bahnhofstrasse 2900 Fahrzeuge/Tag
- Stettlistrasse 1700 Fahrzeuge/Tag (1.2 Fahrzeuge/Min)
- Wiesenbergstrasse 1100 Fahrzeuge/Tag (0.7 Fahrzeuge/Min)
- Kantonsstrasse Höhe Rechenmacher 13600 Fahrzeuge/Tag

Quelle: [https://www.nw.ch/\\_docn/294860/Karte\\_Verkehrszahlen\\_Nidwalden\\_DTV.pdf](https://www.nw.ch/_docn/294860/Karte_Verkehrszahlen_Nidwalden_DTV.pdf)

**Die Bahnhofstrasse ist am stärksten befahren. Die Stettlistrasse ist mit 1 Fahrzeug pro Minute eher schwach befahren. Konkret heisst das: Auf diesem 500 m langen Abschnitt befindet sich im Durchschnitt ein Fahrzeug. Wenn man mit dem Velo die Strecke durchfährt, braucht man dazu 3 Minuten und begegnet maximal einem Fahrzeug, welches in die gleiche Richtung unterwegs ist.**

### Klimadaten

Anzahl Regentage in Dallenwil:

Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
11	10	11	12	13	14	14	13	11	10	11	11

Quelle: <https://de.climate-data.org/europa/schweiz/nidwalden/dallenwil-165667/#climate-graph>

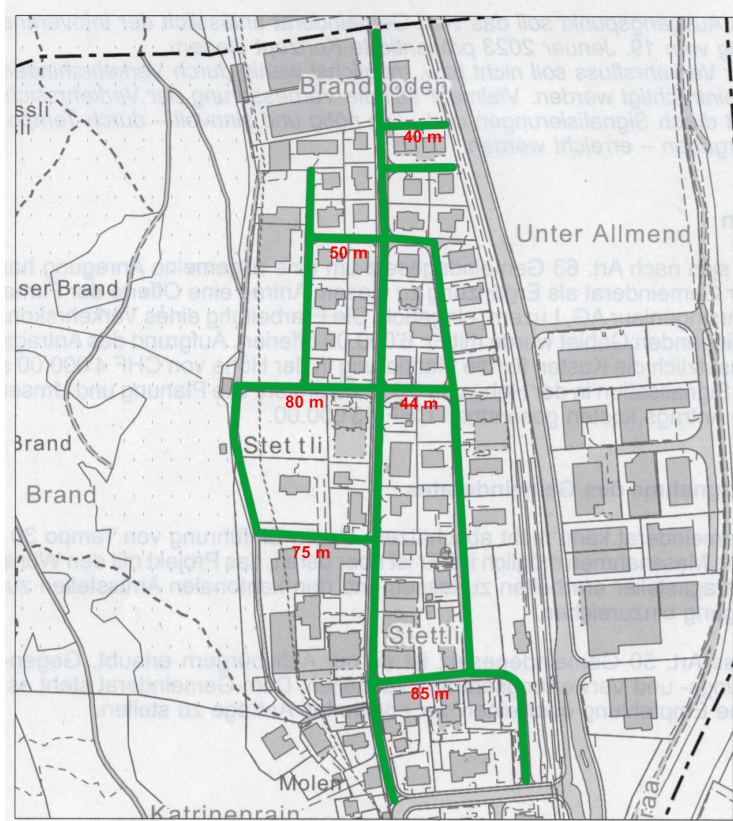
In Dallenwil gibt es im Durchschnitt jährlich 140 Regentage. Während dieser Zeit ist die Fahrbahn nass oder gar schneebedeckt.

**Während mehr als einem Drittel des Jahres verlängern sich Durchfahrzeit und Bremsweg aufgrund von Nässe, Schnee und/oder schlechter Sicht. Somit reduziert sich auch die mögliche Maximalgeschwindigkeit die auf den Quartierstrassen gefahren werden kann.**



## Situation vor Ort

### Rund um die Stettlistrasse



Die Quartierstrassen rund um die Stettlistrasse sind allesamt kürzer als 100 m, viele sogar kürzer als 50 m. Nur die Stettlistrasse selber und ein Teil der Allmendstrasse sind auf mehr als 100 Metern frei befahrbar. Diese sind übersichtlich und die Stettlistrasse ist zusätzlich mit einem Trottoir versehen.

Die Stettlistrasse ist die einzige Strasse im ganzen Tempo 30 Konzept, auf welcher über eine längere Strecke 50 km/h gefahren werden kann. Rechtfertigt das aber eine Temporeduktion?

Um einen Nutzen zu haben, müsste auf der Stettlistrasse eine gewisse Menge an Verkehrsteilnehmern (Autos, Velos, Fussgänger) unterwegs sein. In der Realität ist es aber so, dass die Strasse mehrheitlich durch «Leere» glänzt.

Das Verkehrsaufkommen ist gering (1 Fahrzeug/Minute) und die wenigen Fussgänger, welche man sieht, sind auf dem Trottoir gut aufgehoben. Gefahrenstellen gibt es lediglich bei den Abbiegern, diese würden aber auch mit Tempo 30 nicht entschärft, weil sie so oder so nur mit Schritttempo befahren werden.

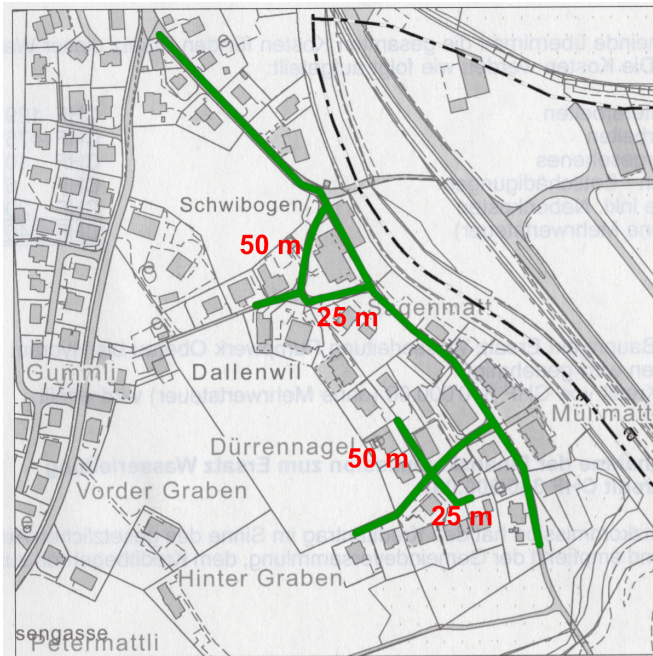


Die Befürchtung, dass es auf der Stettlistrasse Ausweichverkehr gibt, erhärtet sich nicht:

- Geschlossener Bahnübergang: Ausweichen ist nicht sinnvoll, der Autofahrer steht dann einfach später beim Übergang Bürer Kreisel – er hat also nicht den Nutzen schneller zu sein.
- Stau auf der Kantonsstrasse: Das kommt nur an sehr wenigen Tagen im Jahr vor, und wenn, dann steht der Verkehr auch auf der Stettlistrasse, egal ob 30 oder 50 km/h erlaubt wären.



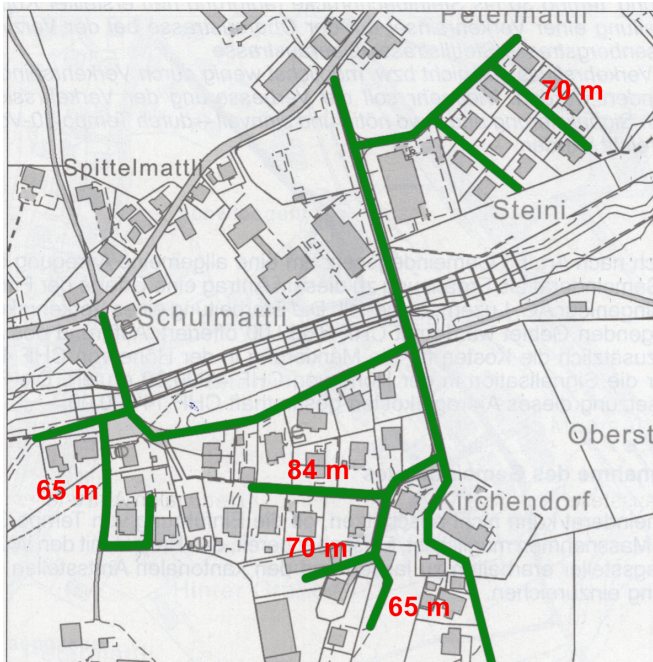
## Gebiet Oberaustrasse



Die Quartierstrassen rund um die Oberaustrasse sind allesamt kürzer als 75 m, viele sogar kürzer als 50 m. Nur auf der Strecke zwischen Abbieger Wiesenbergstrasse und Sagi kann 50 km/h erreicht werden. Der Rest der Oberaustrasse ist recht unübersichtlich. Häuser und Kurven behindern die Sicht. Mehr als 40 km/h kann nicht gefahren werden.



## Gebiet Steini / Kirchendorf



Die Strassen rund um die Steini und das Kirchendorf sind allesamt kürzer als 100 m, einige sogar kürzer als 50 m. Die lange Gerade an der Steinhalle vorbei ist durch die Brücke über den Steinibach unterbrochen, die Strecke ist unübersichtlich. Man kann nicht über die kleine Erhebung bei der Brücke sehen. Viele der Strassen sind mit Kurven durchsetzt. Mehr als 40 km/h kann nicht gefahren werden.



## Zusammenfassung Situation vor Ort

Auf wie vielen Dallenwiler Quartierstrassen in den geplanten 30er Zonen kann man überhaupt 50 km/h fahren? Auf fast keiner! Selbst wenn man teils die Geschwindigkeit erreichen könnte, wäre der Bremsweg bis zum nächsten Abbieger zu lang. Oft verdecken Häuser und Kurven die Sicht, was dazu führt, dass man automatisch die Geschwindigkeit reduziert.

Eine Folge draus ist, dass aufgrund dieser Situation in der Regel zwischen 30 und 40 km/h gefahren werden muss, teils sogar noch langsamer, weil man sich ansonsten selbst in Gefahr bringt. Entsprechend ist auch der Bremsweg in der Regel sehr kurz.

## **Welche Auswirkungen haben die Dallenwiler 30er Zonen auf die Verkehrssicherheit?**

In Dallenwiler Quartieren wird heute aufgrund der Streckenlänge, Streckenführung und Übersichtlichkeit nie 50 km/h gefahren. Während 140 Tagen im Jahr bremsen die Witterungsverhältnisse den Verkehr zusätzlich. Die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit liegt also schon jetzt (teils deutlich) unter 40 km/h. Die Einführung von Tempo 30 würde eine Reduktion der Geschwindigkeit von durchschnittlich maximal 5 km/h (und nicht wie suggeriert 20 km/h) bewirken.

Auf der Stettlistrasse, der einzigen wirklichen 50er Strecke, ist das Verkehrsaufkommen gering und die Strecke ist auf der ganzen Länge übersichtlich.

Wenn sich also die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit nicht verringert und die Verkehrsdichte gering ist, aufgrund von was soll sich dann die Sicherheit auf diesen Strassen verbessern?

Fazit: Ein Regimewechsel auf Tempo 30 hat keine signifikanten Auswirkungen auf die Sicherheit in den Dallenwiler Quartieren.

## **Welche Auswirkungen haben die Dallenwiler 30er Zonen auf die Lärmbelastung und Abgase?**

Nimmt man obige Zahlen als Basis, so wird bei einer Reduktion der Geschwindigkeit um 5 km/h keine signifikante Verringerung der Geräuschemissionen zu messen sein. Es ist möglich, dass ein Fahrzeug bei Tempo 30 mit manuellem Getriebe in einem tieferen Gang mit höherer Tourenzahl fährt, was sogar zu einer Emissionszunahme führen könnte.

Auch eine Abgasreduktion ist nicht zu erwarten. Der sich laufend erneuernde Fahrzeugpark der Bevölkerung hat einen grösseren Einfluss auf die Luftverbesserung, als die Tempo-Verringerung.

## **Kosten-Nutzen der geplanten Verkehrskonzepte und eines späteren Baus der Tempo 30 Zonen**

Kosten geplante Konzepte 50000 CHF

Öffentlich verfügbare Studien/Verkehrskonzepte anderer Gemeinden oder Kantone stützen sich bei ihren Beurteilungen immer auf eine Reduktion der Geschwindigkeit um 20 km/h von 50 auf 30 km/h ab. Die Sicherheitsgewinne und Umwelteinflüsse sind zudem oft grosszügig gerechnet. Dies wird auch bei den Konzepten in Dallenwil der Fall sein. Eigentlich müsste die wirklich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit ermittelt werden, um die Auswirkungen/Veränderungen seriös zu berechnen. Da das nicht so gehandhabt wird, sind solche Konzepte reine Theorie. Wenn in der Realität die Verringerung der Geschwindigkeit, wie errechnet, nur bei 5 km/h liegt, widerspiegelt so ein Konzept keinen realen Nutzen, sondern Wunschdenken.

Meine Zahlen belegen, dass es keine signifikante Verbesserung bezüglich Sicherheit und Lärmbelastung gibt. Es erschliesst sich deshalb nicht, welchen Mehrwert die zur Abstimmung gebrachten Konzeptfinanzierungen oder ein späterer Bau von Tempo 30 Zonen bringt.

## Zusammenfassung und Abstimmungsempfehlung

Es ist zu befürchten, dass die von den Verkehrsingenieuren erstellten Konzepte beschönigte Resultate zeigen, welche mit einer grenzwertigen Datenbasis berechnet wurden. Sie werden von Wunschenken statt Fakten geprägt sein. Sollte daraus abgeleitet eine Empfehlung für die Einführung von Tempo 30 abgegeben werden, dann hat das weitreichende Konsequenzen.

Was heisst das für Dallenwil? Der Kanton Nidwalden könnte aufgrund solcher (fehlerhaften) Auswertungen Tempo 30 anordnen. Das hätte abschliessenden Charakter. Die Bevölkerung wird dann nicht nochmals darüber abstimmen können, ob sie das wirklich will und sie wird die entsprechenden Kosten tragen müssen. Ob der für die Abstimmung kolportierte Betrag ausreicht, ist abhängig davon, was der Kanton genau bestimmt (z.B. Ein Ausbau mit zusätzlichen baulichen Massnahmen). Da das erste Konzept, welches solche beinhaltet hatte, mit über 100000 CHF beziffert wurde, müssen wir möglicherweise mit deutlichen Mehrkosten rechnen.

Im Weiteren kann es vorkommen, dass Besitzer von Privatstrassen, welche Teil der Zonen sind, sich ihr Recht auf eine eigene Temporegelung erstreiten müssen. Diese Verfahren müssen sie selber bezahlen.

Meine Studie zeigt, dass die Tempo 30 Zonen Kosten von mindestens 50000 CHF verursachen, aber keinen Nutzen erbringen.

Fussgänger und Langsamverkehr schützen zu wollen ist zwar eine ehrenwerte Haltung, wenn aber eine Tempo 30 Zone keine Veränderung zu vorher bringt, dann verbessert sich auch die Sicherheit nicht.

Die Abstimmungsvorlagen sind deshalb abzulehnen. Das Geld für die Konzepte und deren Umsetzung ist nicht nutzbringend investiert. Der Rattenschwanz an Konsequenzen, welcher ein «ja» nach sich ziehen würde, ist erheblich und zum Nachteil der Dallenwiler Bevölkerung.

Ich lege Ihnen darum ans Herz ein «**NEIN**» in die Urne zu legen und damit die Diskussion um Tempo 30 definitiv zu beenden.

### Abstimmungsfragen

Wollen Sie den Gemeinderat beauftragen, Tempo 30 auf der Steflisstrasse ab Bahnhofstrasse bis zur Gemeindegrenze Oberdorf sowie auf der Allmendstrasse, der Brandbodenstrasse und dem Parkweg einzuführen und den erforderlichen Kredit in der Höhe von CHF 20'000 genehmigen?



Wollen Sie den Gemeinderat beauftragen, Tempo 30 auf der Oberaustasse ab Wiesenbergstrasse bis zum Armbrustschützenstand, der Mülistrasse, der Grabenstrasse sowie der Mülimattstrasse einzuführen und den erforderlichen Kredit in der Höhe von CHF 14'000 genehmigen?



Wollen Sie den Gemeinderat beauftragen, Tempo 30 rund um das Schulhaus Dallenwil auf der Kirchenstrasse, der Erlenbannstrasse ab Kirchenstrasse bis Wiesenbergstrasse sowie der Hurschlustrasse einzuführen und den erforderlichen Kredit in der Höhe von CHF 13'000 genehmigen?





