

Projekt

Verkehrskonzept Stans Verkehrsleitbild



Auftraggeber **Gemeinde Stans**
Bauamt
Stansstaderstrasse 18
6371 Stans

Bericht-N° 2008-05-600
Projekt-N° 2008.6

Datum 23. Januar 2023
Version 1.1

Beilagen 2008-05-601 Verkehrsleitbild Stans, Anhang, V1.1, 23. Januar 2023
2008-05-201 Zielbild MIV, V1.1, 23. Januar 2023
2008-05-301 Zielbild Veloverkehr, V1.1, 23. Januar 2023
2008-05-302 Zielbild Fussverkehr, V1.1, 23. Januar 2023
2008-05-401 Zielbild öV, V1.3, 23. Januar 2023

AKP
Verkehringenieur AG

Habsburgerstrasse 26
CH-6003 Luzern

Eichstrasse 25
CH-8045 Zürich

Tel. 058 261 61 00
www.akpag.ch
info@akpag.ch

Projekt Verkehrs-konzept Stans / Verkehrsleitbild
Seite I

IMPRESSUM

Verfasser AKP Verkehrsingenieur AG
Christian Tschopp (CT), Adrian Leuenberger (AL)

Dateiname 2008-05-600 Verkehrsleitbild Stans.docx
Letzte Änderung 23. Januar 2023

REVISIONSVERMERKE

Version 0.1
Datum 21. Februar 2022
Visum CT
Art der Änderung Entwurf

Version 0.2
Datum 1. März 2022
Visum CT
Art der Änderung Entwurf

Version 1.0
Datum 1. März 2022
Visum CT
Art der Änderung Erstausgabe

Version 1.1
Datum 23. Januar 2023
Visum CT
Art der Änderung Verabschiedung durch Gemeinderat

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage und Vorgehen	1
1.2	Mitwirkung	1
2	Strategie	2
3	Konzept	3
3.1	Motorisierter Individualverkehr	3
3.1.1	Zielbild	3
3.1.2	Erläuterungen	4
3.1.3	Fazit	8
3.1.4	Massnahmen	9
3.2	Veloverkehr	13
3.2.1	Zielbild	13
3.2.2	Erläuterungen	14
3.2.3	Fazit	20
3.2.4	Massnahmen	21
3.3	Fussverkehr	24
3.3.1	Zielbild	24
3.3.2	Erläuterungen	25
3.3.3	Fazit	29
3.3.4	Massnahmen	30
3.4	Öffentlicher Verkehr	32
3.4.1	Zielbild	32
3.4.2	Vision öV nach 2040	34
3.4.3	Erläuterungen	35
3.4.4	Fazit	36
3.4.5	Massnahmen	37
3.5	Mobilität	38
3.5.1	Zielzustand	38
3.5.2	Erläuterungen	39
3.5.3	Fazit	40
3.5.4	Massnahmen	41
4	Umsetzung	46

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Vorgehen

Verkehrskonzepte einer Gemeinde sollen die mit dem Siedlungsleitbild begonnene Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr fortsetzen, die erwünschte Mobilitätsentwicklung aufzeigen und eine zukunftstaugliche Verkehrsplanung anregen. Um den vielfältigen verkehrlichen Herausforderungen jetzt und in Zukunft angemessen begegnen zu können, ist eine gesamtheitliche Betrachtung notwendig unter gebührender Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden.

Die Gemeinderat Stans hat daher im Februar 2020 beschlossen ein kommunales Verkehrskonzept auszuarbeiten. Dieses soll den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Veloverkehr und den Fussverkehr umfassen und richtet sich auf einen Betrachtungshorizont von 10 – 15 Jahren. Mit den im Verkehrskonzept aufgezeigten Massnahmen soll sich die Gemeinde langfristig in Richtung nachhaltige Mobilität weiterentwickeln. Um dies zu erreichen soll das Verkehrskonzept auch Massnahmen aufzeigen um auf organisatorischer Ebene die Attraktivität von flächeneffizienten Verkehrsmitteln zu fördern.

Der Kanton Nidwalden hat ebenfalls mit Beginn im Frühling 2020 ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet und im August 2021 die Mitwirkungsversion des Gesamtverkehrskonzepts veröffentlicht. Neben der Berücksichtigung der bereits vorhandenen Grundlagen wie dem kommunalen Siedlungsleitbild (Entwurf), dem kantonalen Richtplan und weiteren kantonalen Strategiepapieren wie zum Beispiel der aktuellen ÖV-Strategie wurden auch die Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept bei der Erarbeitung des kommunalen Konzepts der Gemeinde Stans aufgegriffen und ergänzt.

1.2 Mitwirkung

Der Gemeinderat hat das erarbeitete kommunale Verkehrskonzept im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorgestellt und die Bevölkerung zur Mitwirkung einladen. Bei der vorliegenden Version des kommunalen Verkehrskonzepts handelt es sich um die definitive Version, welche die Ergebnisse des Mitwirkungsprozesses berücksichtigt und durch den Gemeinderat verabschiedet wurde.

2 Strategie

Als Grundlage für das Verkehrskonzept Stans und zur Weiterentwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel dienen die Grundsätze der 4V Strategie.

Durch eine Bewusstseinsbildung für alternative Mobilitäts- oder Arbeitsformen sowie durch eine aufeinander abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsplanung soll **Verkehr vermieden** werden. Mit einem attraktiven und sicheren Netz des Fuss- und Veloverkehrs sowie mit einem attraktiven Angebot des öffentlichen Verkehrs soll **Verkehr** auf flächensparende Verkehrsmittel **verlagert** werden. Der nicht zu vermeidende oder zu verlagernde Verkehr soll mit einer siedlungsverträglichen Verkehrsführung und angepassten Geschwindigkeiten **verträglich gemacht werden**. Mit der **Vernetzung** von verschiedenen Verkehrsmitteln und der gemeindeübergreifenden Planungszusammenarbeit soll ein effizientes Gesamtverkehrssystem mit leicht zugänglichen Mobilitätsdienstleistungen entstehen. Eine optimale Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel erhöht den Komfort und fördert den Zugang zu ressourcenschonender Mobilität.

Vermeiden	Verlagern	Verträglich gestalten	Vernetzen
<ul style="list-style-type: none">– Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen– Förderung von alternativen und ortsunabhängigen Arbeitsformen	<ul style="list-style-type: none">– Ausbau von Sharing-Angeboten– Priorisierung von öV, Fuss- und Veloverkehr– Erhöhung öV-Kapazitäten und Ausbau Angebot– Ausbau Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none">– Erhöhung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden– Förderung Koexistenz– Minimierung der Emissionen (Lärm und Luftschadstoffe)– Verkehrsspitzen glätten	<ul style="list-style-type: none">– Vernetzung und Kombination zwischen den Verkehrsmitteln– Vernetzung der Mobilitätsangebote– Digitale Vernetzung für mehr Flächeneffizienz im Verkehr– Digitale Vernetzung für Verkehrsmanagements

Tab. 1 4V-Strategie

3 Konzept

3.1 Motorisierter Individualverkehr

3.1.1 Zielbild

Das Verkehrsnetz des motorisierten Verkehrs ist auf die Siedlung abgestimmt. Die zu erwartende Verkehrsentwicklung wird möglichst über das übergeordnete Strassennetz abgewickelt. Dazu wird das bestehende Netz mit wirkungsvollen Netzergänzungen ergänzt und bestehende Knoten hinsichtlich Leistungsfähigkeit optimiert. Mit verkehrsberuhigenden Massnahmen und Strassenraumgestaltung werden die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs im Bereich von Wohngebieten und im Zentrum von Stans verträglicher gemacht. Parkplatzobergrenzen sind in Abhängigkeit der Lage und Erschliessung festgelegt.

Unter Berücksichtigung der definierten Ziele resultiert für Stans untenstehender Zielzustand, welcher die Strassentypen des bestehenden Strassennetzes und geplante Netzelemente beschreibt.

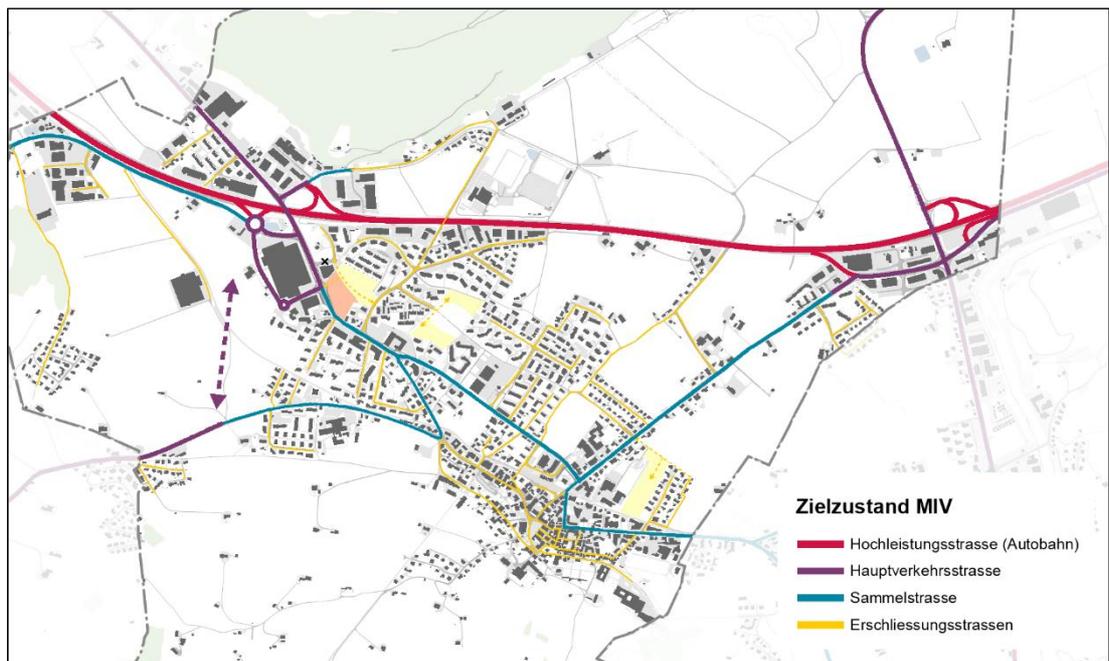


Abb. 1 Zielzustand Netz motorisierter Individualverkehr

Hochleistungsstrassen

Für den Betrieb der Hochleistungsstrassen (Autobahn) ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zuständig. Für die Gemeinde besteht nur begrenzter Handlungsspielraum zur Mitsprache.

Die Anschlüsse an das Hochleistungsstrassennetz sind leistungsfähig auszugestalten, sodass das Gemeindegebiet möglichst wenig belastet wird. Im Übrigen leiten Hochleistungsstrassen grosse Verkehrsmengen mit einer hohen Leistung und Sicherheit bei grossen Geschwindigkeiten durch. Die Hochleistungsstrassen sind dem motorisierten Verkehr mit einer zulassungsbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 80 km/h vorenthalten. Langsamere Fahrzeuge wie z.B. Traktoren oder Velos und Fussgänger sind verboten. Da anhalten oder parkieren verboten ist, sind auch keine Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf Autobahnen angeordnet.

Hauptverkehrsstrassen	Hauptverkehrsstrassen verbinden Regionen, regionale Zentren und Siedlungsgebiete. Sie leiten den Verkehr möglichst zügig aus dem Gemeindegebiet. Entsprechend wird eine hohe Transportleistung bei mittleren Geschwindigkeiten angestrebt. Auf Hauptverkehrsstrassen verkehrt Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr. Dem Fussverkehr steht mindestens einseitig ein Angebot zur Verfügung. Der Veloverkehr wird in der Regel getrennt geführt. Kombinierte Fuss- und Veloverkehrsführung eignen sich insbesondere in schwach besiedelten Gebieten. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind primär als Haltebuchten ausgestaltet. Die Hauptverkehrsstrassen haben eine übergeordnete Bedeutung im Strassennetz und müssen eine ausreichende Robustheit bei Störungen aufweisen bzw. bei Sperrungen sind Alternativen erforderlich. Hauptverkehrsstrassen sind oft im Besitz des Kantons. Massnahmen sind entsprechend nur in Absprache und unter der Federführung des Kantons möglich.
Sammelstrassen	Sammelstrassen befinden sich im Siedlungsgebiet und haben eine örtliche Funktion. Sie sammeln den Verkehr bei mittleren bis tiefen Geschwindigkeiten und führen ihn zu den übergeordneten Strassen. Die Leistungsfähigkeit ist auf die Sammelfunktion ausgerichtet. Die Sammelstrassen werden durch den lokalen Ziel- und Quellverkehr genutzt. Schleichverkehr, welcher das übergeordnete Netz umfährt, ist zu vermeiden. Die Fussverkehrsführung erfolgt beidseitig und die Querungsstellen werden gebündelt. Der Veloverkehr wird primär mit Velostreifen oder Velowegen geführt. Der öffentliche Verkehr hält im Fahrbahnbereich. Für Verkehr, welcher auf der Autobahn nicht zugelassen ist, stellen die Sammelstrassen die Ausweichachse dar. Die Robustheit der Sammelstrasse ist auf die Verkehrsmengen, welche bei Sperrungen oder Störungen auf dem übergeordneten Netz zu erwarten sind, auszurichten. Bei Störungen oder Sperrungen dienen die Sammelstrassen als Ausweichrouten. Sammelstrassen sind oft im Besitz des Kantons. Massnahmen sind entsprechend nur in Absprache und unter der Federführung des Kantons möglich.
Erschliessungsstrassen	Erschliessungsstrassen liegen im Siedlungsgebiet und haben eine quartierinterne Bedeutung. Sie werden hauptsächlich von quartierinternem Ziel- und Quellverkehr genutzt. Die Fussverkehrsführung erfolgt einseitig oder im Mischverkehr. Fussgänger können die Strasse grundsätzlich überall queren. Punktuell z.B. bei wichtigen Schulwegverbindungen oder Haltestellen können die Querungen gebündelt erfolgen. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr geführt. Die Strassen sind siedlungsorientiert und verkehrsberuhigt. Oftmals dient die Strasse auch als Lebensraum. Erschliessungsstrassen können auch Bestandteil von Platzsituationen sein. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind auf der Fahrbahn angeordnet.
Parkierung	Zur Erhöhung der Attraktivität des Zentrums von Stans für den nichtmotorisierte Verkehr wird das Parkfeldangebot auf die Nutzungen abgestimmt und auf mit einer auf die Nutzergruppen vorgesehenen Parkplatzbewirtschaftung versehen. Die Verkehrsmittelwahl wird über die Verfügbarkeit von Parkfeldern am Zielpunkt gesteuert, wodurch auch der Ziel- / Quellverkehr der Parkfelder und der daraus entstehende Parkfeldsuchverkehr reguliert werden kann. Der Parkfeldsuchverkehr wird weiter durch eine Bündelung des Parkplatzangebots und durch ein Leitsystem reduziert.

3.1.2 Erläuterungen

Verkehrliche Rahmenbedingungen zum Erreichen des Zielzustandes

Hauptverkehrsstrassen	Auf Hauptverkehrsstrassen wird grundsätzlich der Begegnungsfall von zwei Lastwagen bei einer signalisierten Geschwindigkeit von 50 – 60 km/h angestrebt. Aufgrund des grossen Geschwindigkeitsunterschieds zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Veloverkehr ist unabhängig vom Verkehrsaufkommen eine getrennte Veloverkehrsinfrastruktur notwendig. Eine Fussverkehrsführung ist mindestens einseitig anzubieten. Diese kann bei ausreichender Breite und geringem Fussverkehrsaufkommen auch mit dem Veloverkehr kombiniert werden.
-----------------------	---

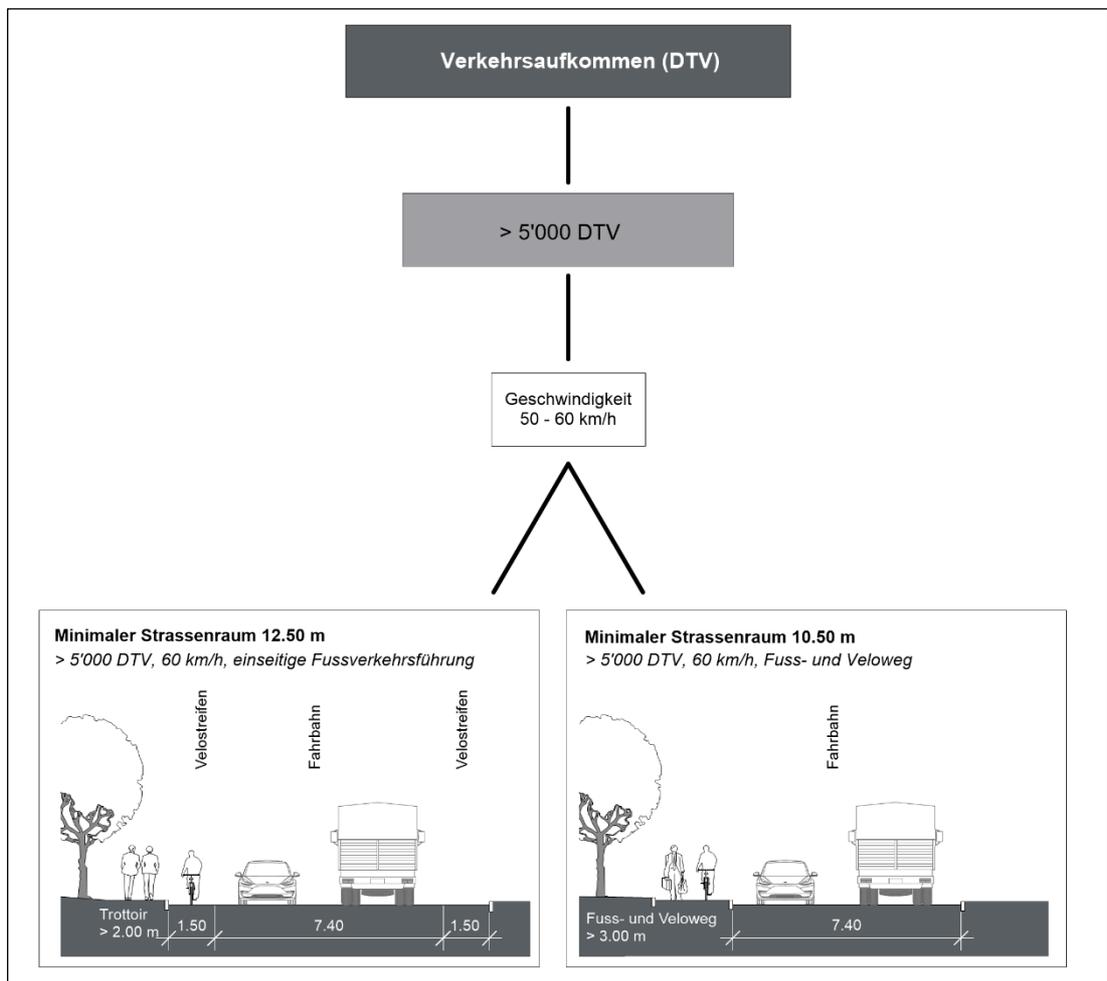


Abb. 2 Strassenquerschnitte Hauptverkehrsstrassen

Der Querschnitt mit einem minimalen Strassenraum von ca. 12.50 m und beidseitigen Velostreifen eignet sich insbesondere im besiedelten Gebiet. In Abhängigkeit von Grundstückerschliessungen, Ziel- und Quellgebieten und dem Fussverkehrsaufkommen ist auch ein minimaler Strassenraum von 10.50 m mit einer kombinierten Fuss- und Veloverkehrsführung denkbar.

Der Strassenquerschnitt mit einem minimalen Strassenraum von 12.50 m wird in Bezug auf die Siedlungsstruktur auf folgenden Abschnitten als zweckmässig erachtet:

- Stansstaderstrasse: Gemeindegrenze Stans/Stansstad- Kreisel Länderpark

Der Querschnitt mit einem minimalen Strassenraum von 10.50 m und einer kombinierten Fuss- und Veloverkehrsführung wird bei geringem Fussverkehrsaufkommen und insbesondere ausserhalb von besiedeltem Gebiet oder im Bereich von komplexen und stark belasteten Knoten oder Autobahnanschlüssen angewendet. Der Strassenquerschnitt mit einem minimalen Strassenraum von 10.50 m wird auf folgenden Abschnitten als geeignet beurteilt:

- Ennetbürgerstrasse: Gemeindegrenze Stans/Ennetbürgen - Kreisel Kreuzstrasse
- Ennetmooserstrasse: Gemeindegrenze Stans/Ennetmoos - Entlastungsstrasse Stans West

Sammelstrassen

Sammelstrassen haben eine örtliche Bedeutung. Der Strassenquerschnitt ist bei der signalisierten Geschwindigkeit auf den Begegnungsfall Personenwagen / Personenwagen bzw. bei

reduzierter Geschwindigkeit auf den Begegnungsfall Personenwagen / Lastwagen ausgelegt. In Abhängigkeit der Geschwindigkeit und dem Verkehrsaufkommen kann unter günstigen Voraussetzungen das Velo im Mischverkehr geführt werden. Im Normalfall erfolgt die Veloverkehrsführung mit Velostreifen. Der Fussverkehr wird in Abhängigkeit der Bebauungsstruktur beidseitig geführt.

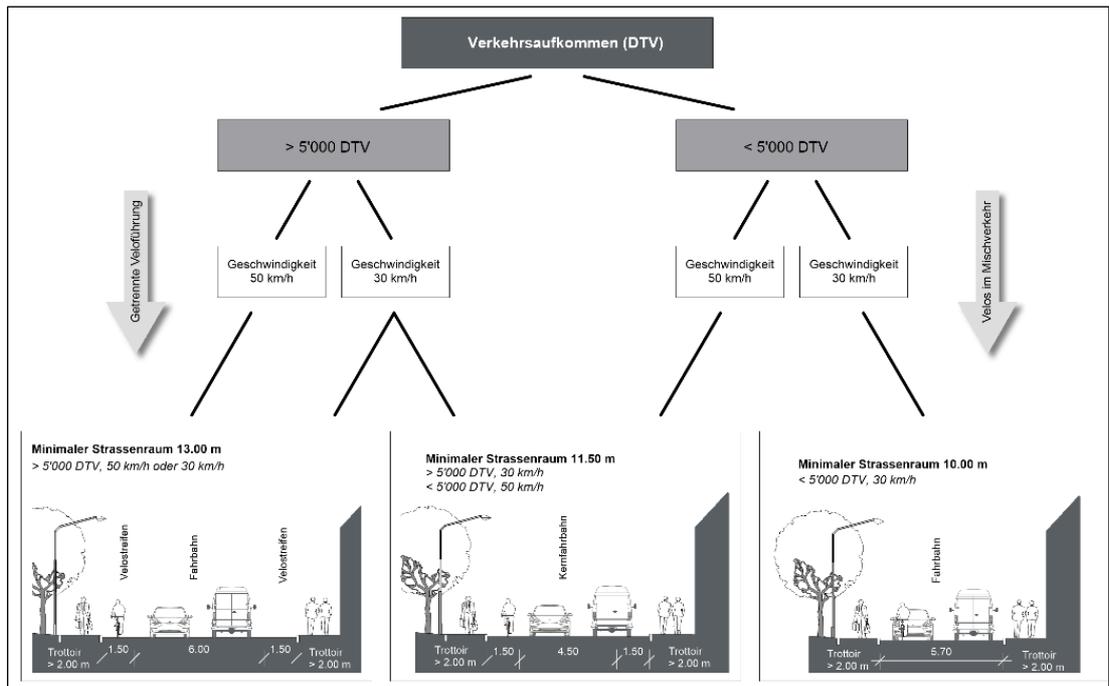


Abb.3 Strassenquerschnitte Sammelstrassen

Strassenräume mit einer Breite von 10.00 m entsprechen in Stans dem Standardquerschnitt im besiedelten Gebiet und weisen in der Regel eine Fahrbahnbreite von 6.00 m mit Veloverkehrsführung im Mischverkehr auf. Ohne starke Eingriffe in die bestehende Bebauungsstruktur ist in der Regel eine Verbreiterung der Strasse nicht möglich. Um eine sichere Veloverkehrsführung zu gewährleisten ist in Bezug auf den Strassenraum die Verkehrsmenge auf <5'000 DTV und die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen. Der Strassenraum mit einer minimalen Breite von 10.00 m und der Veloverkehrsführung im Mischverkehr wird auf folgenden Strassen als zweckmässig beurteilt:

- Robert-Durrer-Strasse: gesamter Abschnitt
- Buochserstrasse: Bahnübergang - Niederbergstrasse
- Engelbergstrasse: Gemeindegrenze Stans/Oberdorf - Tellenmattstrasse
- Stansstaderstrasse: Kreisel Kantonalbank - Kreisel Karliplatz
- Ennetmooserstrasse: Kreisel Karliplatz - Knoten Entlastungsstrasse Stans West

Strassenräume mit einer Breite von mindestens 13.00 m ermöglichen eine normkonforme Fahrbahn für den motorisierten Verkehr bei 50 km/h und beidseitige Velostreifen. Diese Strassen sind für >5'000 DTV ausgelegt. Der Strassenraum mit einer minimalen Breite von 13.00 m wird auf folgenden Abschnitten vorgesehen:

- Stansstaderstrasse: Kreisel Länderpark - Kreisel Kantonalbank
- Buochserstrasse: Niederbergstrasse - Anschluss Stans Süd

Erschliessungsstrassen Erschliessungsstrassen haben quartierinterne Bedeutung. Die Strassen unterscheiden sich je nach zu erwartendem Verkehrsaufkommen stark. Entsprechend können Erschliessungsstrassen mit Trottoirs ausgerüstet oder die Fussverkehrsführung im Mischverkehr organisiert sein. Aufgrund der tiefen Geschwindigkeiten und des geringen Verkehrsaufkommen erfolgt die Veloverkehrsführung in der Regel im Mischverkehr.

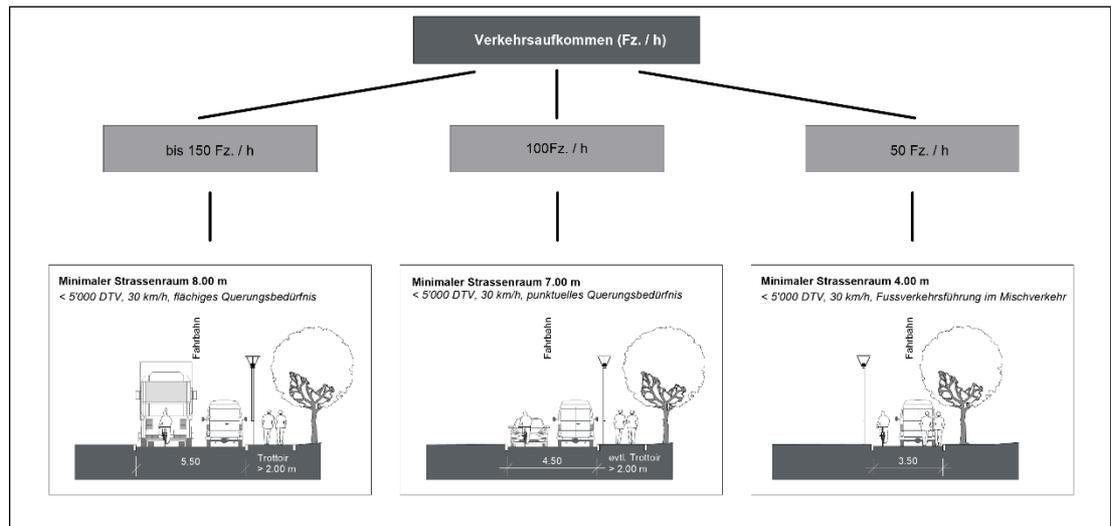


Abb. 4 Strassenquerschnitte Erschliessungsstrassen

Der Ausbaustandard von Erschliessungsstrassen ist stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. In Wohnquartieren mit geringem motorisiertem Verkehr sind oftmals keine Trottoirs für den Fussverkehr erforderlich. In Bereichen mit hohem Fussverkehrsaufkommen und mit mehr motorisiertem Verkehr können separate Fussverkehrsführungen jedoch sinnvoll sein. Aufgrund der grossen Bandbreite an unterschiedlichen Anforderungen an die Erschliessungsstrassen ist eine abschliessende Zuteilung der Strassenquerschnitte gemäss Abb. 4 nicht sinnvoll. Generell kann aber festgehalten werden, dass die Anforderungen an den Ausbaustandard der Erschliessungsstrassen jeweils situativ beurteilt werden muss.

3.1.3 Fazit

Um die im Zielbild angestrebten Strassentypen zu erreichen, besteht in erster Linie auf Sammel- und Erschliessungsstrassen Handlungsbedarf. Diese Strassen werden oftmals bereits heute unter Berücksichtigung des Ausbaustandards mit zu grossen Verkehrsmengen belastet, sodass einerseits die Verkehrssicherheit und andererseits die Umfeldqualität abnimmt. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse innerhalb des Siedlungsgebiets sind Infrastrukturausbauten, welche einen Ausbaustandard für grössere Verkehrsmengen zulassen würden, nur sehr schwer umsetzbar. Entsprechend sind zum Erreichen des angestrebten Zielzustands Massnahmen aus den untenstehenden Handlungsfeldern notwendig:

Verkehr reduzieren	Geschwindigkeit reduzieren	Verkehr verträglich machen	Infrastruktur ausbauen
<ul style="list-style-type: none"> – Durchgangsverkehr vermeiden – Verkehr auf übergeordnetes Verkehrsnetz lenken – Dosieren an verträglicheren Stellen 	<ul style="list-style-type: none"> – Tempo 30 – Begegnungszonen 	<ul style="list-style-type: none"> – Strassentypgerechte Strassenraumgestaltung – Strassenfunktion erkennbar – Strasse als Lebensraum 	<ul style="list-style-type: none"> – Netzergänzungen – Verbreiterung und Ausbau bestehender Anlagen

Tab. 2 Handlungsfelder MIV

Grundsätzlich ist der Verkehr an den Übergängen vom übergeordneten Strassennetz zum lokalen Strassennetz zu dosieren, umzuleiten oder mittels Anreizen zu beeinflussen, um die angestrebten bzw. verträglichen Verkehrsmengen zu erreichen. Fallweise können auch betriebliche Massnahmen (Einbahn, Fahrverbote, etc...) eine zielführende Lösung sein. Für eine möglichst hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden können Geschwindigkeitsreduktionen zum angestrebten Zielzustand beitragen. Das verbleibende Verkehrsaufkommen soll anschliessend mit Hilfe von Gestaltungsmassnahmen verträglich abgewickelt werden.

3.1.4 Massnahmen

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
<i>Verkehr reduzieren</i>					
M1	Dosierung	Um das Verkehrsaufkommen im Zentrum von Stans auf ein verträgliches Mass zu reduzieren, besteht die Möglichkeit den Verkehr an den Übergängen zum Siedlungsgebiet zu dosieren und damit den Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu verlagern. Die Gemeinde Stans ist bestrebt in Zusammenarbeit mit dem Kanton NW und dessen GVK ein Dosierungskonzept auszuarbeiten. Die potentiellen Dosierstandorte betreffen in erster Linie Kantonsstrassen.		■	Gemeinde, Kanton
M2	Anpassung Verkehrsführung Dorfkern	Es ist zu prüfen, ob mit einer angepassten Verkehrsführung der Durchgangsverkehr im Dorfkern vermieden werden kann. Die positiven und negativen Auswirkungen einer geänderten Verkehrsführung sollen im Detail untersucht werden. Da bei einer geänderten Verkehrsführung mit Verkehrsverlagerungen auf die Robert-Durrer-Strasse gerechnet werden kann, sollen die Auswirkungen auf die Robert-Durrer-Strasse mitbeachtet werden.	■		Gemeinde, Kanton
M3	Optimierung Parkplatzangebot im Zentrum	Die Gemeinde Stans prüft, ob das Parkplatzangebot im Zentrum auf einzelne grosse Parkieranlagen zusammengefasst und kleinere Parkieranlagen aufgehoben werden können. Dadurch könnte innerhalb des Dorfkerns Parksuchverkehr sowie auch Ziel- und Quellverkehr vermindert werden.		■	Gemeinde
M4	Überarbeitung Parkplatzbewirtschaftung	Die Parkfelder im Zentrum sollen in erster Linie für Kunden des lokalen Gewerbes zur Verfügung stehen. Die Gemeinde Stans prüft die geltende Parkplatzbewirtschaftungsregelung. Folgende Optimierungsmöglichkeiten könnten geprüft werden: – keine Gratis-Minuten, – kürzere maximale Parkdauer an Werktagen und während Ladenöffnungszeiten – Bewirtschaftung auch am Abend und Wochenende Für längere Parkdauer könnten das Bahnhofparking und der Gemeindeparkplatz eine attraktivere Preisgestaltung aufweisen.	■		Gemeinde
M5	Parkleitsystem	Die Gemeinde Stans prüft, ob mittels Parkleitsystem die vorhandenen öffentlichen Parkfelder effizienter genutzt und Parksuchverkehr reduziert werden könnte. Ein Parkleitsystem könnte über das vorhandene Parkplatzangebot informieren. Insbesondere könnte ersichtlich sein, wo das Fahrzeug für welche Aufenthaltsdauer parkiert werden kann. Mit der Einbindung von Schranken und Sensoren könnte die Parkfeldauslastung in Echtzeit kommuniziert werden.		■	Gemeinde
M6	Parkfeldobergrenzen	Im Rahmen der nächsten Revision des Bau- und Zonenreglements ist zu prüfen, ob die gemäss kantonalen Vorgabe definierten Mindestparkfeldzahlen mit Parkfeldobergrenzen nach oben begrenzt werden können. In Gebieten mit einer guten Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr sollen zudem die Mindestparkfeldzahlen reduziert werden. Mit einem Mobilitätskonzept könnte zudem auch ausserhalb von Gebieten mit einer guten Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr nachgewiesen werden, dass weniger Parkfelder benötigt werden.	■		Gemeinde, Kanton

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
<i>Geschwindigkeit reduzieren</i>					
M7	Begegnungszone Dorf-kern	Mit der durchgängigen Platzgestaltung im Dorfkern entfallen die eigentlichen Fussverkehrsflächen. Der Fussverkehr könnte sich flächig auf dem Platz fortbewegen. Zur Erhöhung der Sicherheit und zur ver-träglichen Abwicklung des motorisierten Verkehrs kann im Bereich der Platzgestaltung eine Begeg-nungszone geprüft werden.	■		Gemeinde (Kan-ton)
M8	Tempo 30-Zone auf Sammelstrassen	Bei Sammelstrassen, auf welchen die Veloverkehrsführung mittels Velostreifen nicht möglich ist, wird zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs sowie zur verträglichen Abwicklung des motorisierten Verkehrs die Einführung von Tempo 30 geprüft.	■		Kanton, Gemeinde
M9	Überarbeitung Tempo-zonenplan	Die Gemeinde Stans beabsichtigt den Tempozonenplan zu überarbeiten und mit weiteren Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen zu ergänzen. Dabei sollen begehren aus der Bevölkerung nach Mög-lichkeit und nach definierten Kriterien berücksichtigt werden.	■		Gemeinde
<i>Verkehr verträglich machen</i>					
M10	Generelles Gestaltungs-konzept für Sammel-strassen	Die Gestaltung der Sammelstrassen kann im Rahmen eines generellen Gestaltungskonzepts festge-legt werden. Im Jahr 2018 wurde unter dem Titel „Hauptstrassen Stans, generelles Betriebs und Ge-staltungskonzept“ ein Entwurf eines generellen Gestaltungskonzepts erarbeitet. Die Gemeinde Stans verfolgt die Weiterentwicklung des generellen Gestaltungskonzepts auf Basis des Zielbilds. Die be-trieblichen Fragestellungen sollen in einem zweiten Schritt isoliert pro Strassenraum beantwortet wer-den.	■		Gemeinde, Kanton
M11	Betriebs- und Gestal-tungskonzepte für Sam-melstrassen	Auf Basis des generelle Gestaltungskonzepts (C1) sollen für folgende Sammelstrassen innerhalb des Siedlungsgebiet eigenständige Betriebs- und Gestaltungskonzepte ausgearbeitet werden: <ul style="list-style-type: none"> – Robert-Durrer-Strasse (Gemeindestrasse) – Stansstader- und Ennetmooserstrasse (Kantonsstrasse) – Buochser- und Tellenmattstrasse (Kantonsstrasse) Bei Kantonsstrassen setzt sich die Gemeinde Stans beim Kanton NW für die Adaptierung der Festle-gungen aus dem generellen Gestaltungskonzept ein. In betrieblicher Hinsicht sollten insbesondere ortsspezifische Lösungen für folgende Themen gesucht werden: <ul style="list-style-type: none"> – Fussverkehrsführung – Veloverkehrsführung – Querungsstellen (Standort, Ausrüstung, etc..) – Knotengestaltung – Bushaltestellen (BehiG) Behebung von allgemeinen Sicherheitsdefiziten	■		Gemeinde

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
M12	Platzgestaltung Dorfkern	Die Gemeinde Stans verfolgt eine Umgestaltung des Dorfplatzes hinsichtlich einer gemeinsamen Nutzung aller Verkehrsteilnehmenden. Dazu ist zu prüfen, ob die Fahrbahn des motorisierten Verkehrs auf eine minimale Erkennbarkeit reduziert werden könnte (z. B. ähnlich Strasse zum Rathausplatz). Der Fussverkehr könnte sich dadurch flächig fortbewegen. Die verkehrsorientierte Nutzung würde zu Gunsten einer gesteigerten Aufenthaltsqualität reduziert. In diesem Zusammenhang ist auch von einer Reduktion des Durchgangsverkehrs auszugehen. Der Handlungsspielraum für die Gemeinde Stans ist aufgrund des Strassenbesitzes durch den Kanton NW zu klären.	■		Kanton, Gemeinde
M13	Kernfahrbahnen	Die Gemeinde Stans prüft, ob mit Kernfahrbahnen der Veloverkehr auf verkehrsorientierten Strassen, bei denen aufgrund des Strassenquerschnitts keine normgerechten Velostreifen möglich sind, verträglicher mit dem motorisierten Verkehr geführt werden kann und dadurch Netzlücken im Velonetz geschlossen werden können.		■	Gemeinde
<i>Infrastruktur ausbauen</i>					
M14	Entlastungsstrasse Stans West	Die Gemeinde Stans treibt in Zusammenarbeit mit dem Kanton Nidwalden den Bau einer wirksamen Entlastungsstrasse Stans West voran. Die Entlastungsstrasse Stans West ist für die angestrebte Verkehrs-entlastung im Zentrum von Stans massgebend. Eine Linienführung mit einem möglichst hohen Verlagerungseffekt ist anzustreben und mit flankierenden Massnahmen zu fördern.	■		Kanton
M15	Veronika-Gut-Weg und Anschluss Länderpark-kreisel	Im Zusammenhang mit der Erschliessung des Gebiets Hostatt soll der heutige Veronika-Gut-Weg verlegt und über den Kreisel Länderpark erschlossen werden. Dadurch kann der Knoten Veronika-Gut-Weg / Stansstaderstrasse aufgehoben werden. Eine neue Strassenverbindung zwischen dem Veronika-Gut-Weg und der Strasse Spichermatt ist vor der Neueinzonung des Baugebiets zu prüfen.	■		Gemeinde, Kanton
M16	Knoten Stansstaderstrasse / Spichermatt	Im Zusammenhang mit der neuen Strassenverbindung zwischen dem Veronika-Gut-Weg und der Strasse Spichermatt ist zu prüfen, ob die Notwendigkeit für den LSA geregelten Knoten Stansstaderstrasse / Spichermatt noch vorhanden ist. Mit der Aufhebung des LSA-Knotens kann mit einer Verflüssigung des Verkehrs auf der Stansstaderstrasse gerechnet werden. Weiter könnte die Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrern bedeutend gesteigert werden. Dieser Knoten ist problematisch und für Velofahrer gefährlich. Für Fussgänger ist die LSA mit Wartezeiten verbunden. Durch Aufhebung des Knotens und Einrichtung einer Querungsstelle (Veloknoten samt Fussgängerinsel) könnte die Verkehrssicherheit von Fussgängern und Velofahrern bedeutend verbessert werden.	■		Kanton, Gemeinde
M17	Knoten Buochser- / Robert-Durrer-Strasse	Die Umgestaltung des Knotens Buochser- / Robert-Durrer-Strasse ist durch den Kanton Nidwalden geplant. Die Gemeinde Stans setzt sich für eine leistungsfähige und siedlungsverträgliche Knotengestaltung ein. Da die Verbindung zwischen Buochser- und Robert-Durrer-Strasse zur Autobahn eine alternative Nord-Süd-Verbindung darstellt, ist eine Priorisierung dieser Verbindung gegenüber der Engelbergstrasse bzw. Tellenmattstrasse zu prüfen.	■		Kanton, Gemeinde

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
M18	Anschlussknoten über-geordnetes Verkehrs-netz	<p>Die Gemeinde Stans setzt sich beim Kanton für leistungsfähige Anschlussknoten an das übergeord-nete Verkehrsnetz ein. In Bezug auf die Lenkung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Ver-kehrsnetz ist die Funktion und Leistungsfähigkeit der Knoten von grosser Bedeutung. Dabei soll der Verkehrssicherheit von Fussgängern und im Speziellen von Velofahrern besondere Beachtung ge-schenkt werden.</p> <p>Die Anschlussknoten (Stans Süd, Stans Nord) weisen betreffend Fuss- und Veloverkehr teilweise grosse Verkehrssicherheitsmängel auf, sind teilweise konzeptionell veraltet und im Allgemeinen für Fussgänger und Velofahrer entweder nicht komfortabel oder gefährlich.</p> <p>Der Kreisel Kreuzstrasse wird aktuell durch den Kanton auf mögliche leistungssteigernde Massnah-men untersucht.</p>	■		Kanton

Tab. 3 Massnahmen motorisierter Individualverkehr

3.2 Veloverkehr

3.2.1 Zielbild

Das Veloverkehrsnetz soll die Funktionen und Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen abdecken und dadurch von der breiten Bevölkerung genutzt werden können.

In Bezug auf die verfolgte Mobilitätsentwicklung und unter Berücksichtigung der angestrebten Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), soll das Veloverkehrsnetz zukünftig ein wesentliches Standbein darstellen, um die zu erwartenden Mobilitätsbedürfnisse sicherzustellen. Gemäss der verfolgten 4V-Strategie soll ein Teil des MIV auf den Veloverkehr verlagert und dadurch das Strassennetz in Stans entlastet werden. Um diese modale Verlagerung zu bewerkstelligen, ist ein komfortables und sicheres Veloverkehrsnetz notwendig, welches den Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen entspricht.

Der angestrebte Zielzustand des Veloverkehrsnetzes erfolgt auf Basis der vorgängig definierten Wunschlinien zwischen den Ziel- und Quellgebieten und berücksichtigt bereits bestehende Strassen- und Wegverbindungen. Um die bestehende Infrastruktur zu einem durchgängigen, direkten und komfortablen Veloverkehrsnetz weiterzuentwickeln, werden bei Bedarf Netzer-gänzungen vorgesehen.

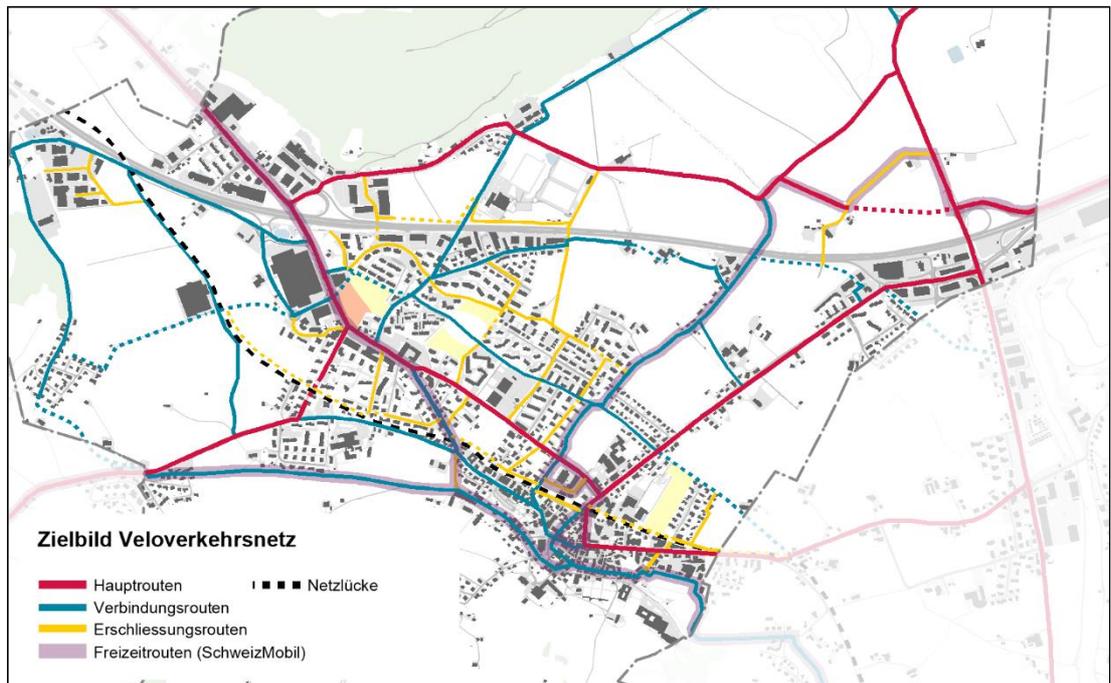


Abb. 5 Zielzustand Veloverkehrsnetz

Haupttrouten Das Haupttroutennetz verbindet das lokale Veloverkehrsnetz mit dem Veloverkehrsnetz der angrenzenden Gemeinden. Ausserhalb des Siedlungsgebiets entsprechen die Haupttrouten mehrheitlich den Routen gemäss dem kantonalen Radwegkonzept. Auf den Haupttrouten wird innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets eine schnelle und konstante Veloverkehrsführung angestrebt. Aufgrund dessen verlaufen die Haupttrouten auch oft auf oder entlang von Hauptverkehrsstrassen. Die Kombination zwischen Haupttrouten und Begegnungszonen ist hinsichtlich der Vortrittsregelung nur bedingt geeignet.

Insgesamt wird ein grosszügiger Ausbaustandard angestrebt, welcher auch bei hohem Verkehrsaufkommen die notwendige Sicherheit des Veloverkehrs gewährt. Für Velofahrende mit einem noch höheren Sicherheitsbedürfnis (weniger geübte, Kinder) werden im Siedlungsgebiet mit den Verbindungs- und Erschliessungsrouten auch Verbindungen auf verkehrsärmeren Strassen angeboten. Für die Hauptrouuten wird ein grobmaschiges Netz mit einer Maschenweite von ca. 1'000 m angestrebt.

Verbindungsrouuten Die Verbindungsrouuten verlaufen zwischen den Hauptrouuten und sind deren Zubringer. Sie erschliessen Ziele von lokaler und regionaler Bedeutung und verfeinern das grobmaschige Hauptrouutenetz auf eine Maschenweite von ca. 500 m. Die Verbindungsrouuten verlaufen auf weniger stark belasteten oder verkehrsberuhigten Strassen und entsprechen damit auch den Anforderungen von Velofahrenden mit einem höheren Sicherheitsbedürfnis. Durch den angestrebten Ausbaustandard ermöglichen sie wie die Hauptrouuten eine schnelle und konstante Fortbewegung.

Erschliessungsrouten Die Erschliessungsrouten dienen zur Erschliessung von lokalen Zielen und von Wohngebieten. Mit den Erschliessungsrouten wird ein engmaschiges Veloverkehrsnetz erreicht. Die Erschliessungsrouten können im Siedlungsgebiet auf Quartierstrassen oder auch auf kombinierten Fuss- und Velowegen verlaufen. Aufgrund des tieferen Ausbaustandards, der Linienführung, häufiger Unterbrechung durch Knoten und Änderung der Netzelemente sowie durch die Nutzungsüberlagerung des Fussverkehrs ist die Veloverkehrsführung weniger konstant und entsprechend auch langsamer.

Freizeitrouuten Die Freizeitrouuten orientieren sich insbesondere ausserhalb des Siedlungsgebiets an einer erlebnisreichen Route. Dafür werden auch Umwege in Kauf genommen. Innerhalb des Siedlungsgebietes stellen sie nicht eine eigenständige Route dar, sondern verlaufen auf den Haupt-, Verbindungs- und Erschliessungsrouten.

3.2.2 Erläuterungen

Einsatzzweck / Nutzergruppen

Transport Der Einsatzzweck «Transport» beschreibt einerseits den Transport von Gütern und andererseits auch die Verwendung des Velos als Transportmittel. Die Nutzergruppe umfasst häufig Pendler, welche mit dem Velo zwischen dem Arbeits- und Wohnort pendeln sowie auch Alltagsvelofahrende, welche das Velo für den Einkauf oder andere regelmässige Tätigkeiten einsetzen. Der Fahrstil ist entsprechend geübt und die Geschwindigkeiten hoch. Entsprechend wird ein grosszügiger und unterbruchsfreier Ausbaustandard mit einer direkten Veloverkehrsführung gefordert. Die Veloverkehrsinfrastruktur ist für den täglichen Einsatzzweck bei jeder Witterung (Schneeräumung) und auch für höhere Geschwindigkeiten von E-Bikes auszulegen. Im Hinblick auf den Einsatzzweck Transport sind die Anforderungen auch an Lastenfahrern zu berücksichtigen. Diese zeichnen sich insbesondere durch grössere Wenderadien, breitere Spurweiten und offene Abstellflächen ohne Halterungssysteme aus.

Bevorzugte Routenwahl: Haupt- und Verbindungsrouuten

Schulweg Das Velo wird von Kindern für den täglichen Gang zur Schule genutzt. Kinder sind in der Regel weniger verkehrsgewandt und fühlen sich bei beengten Verhältnissen und hohem Verkehrsaufkommen unsicher. Trotz des täglichen Gebrauchs des Velos ist die Fahrweise unsicher und potenzielle Gefahren im Strassenverkehr können nur ungenügend wahrgenommen werden. Entsprechend sind für Schulkinder Routen auf schwach belasteten Strassen anzubieten. Querungsstellen über stark belastete Strassen sollen gesichert sein. Für den hohen Sicherheitsanspruch wird eine weniger direkte und weniger stetigere Routenführung akzeptiert.

Bevorzugte Routenwahl: Erschliessungsrouten

Freizeit Der Einsatz des Velos für Freizeit-zwecke erfolgt gelegentlich. Die Nutzergruppen können Einzelpersonen oder auch Familien mit Kindern sein. Häufig sind diese Velofahrenden in Gruppen unterwegs und fahren nach Möglichkeit nebeneinander. Aufgrund der zum Teil unsicheren Fahrweise ist das Sicherheitsbedürfnis hoch.

Bevorzugte Routenwahl: Haupt- und Verbindungsrouten, Freizeit-routen

Sport Die Nutzung des Velos zu Sport-zwecken erfolgt in der Regel gelegentlich. Die Nutzergruppe hat trotz der gelegentlichen Verwendung des Velos einen sicheren Fahrstil. Bei sportlichen Velofahrern werden hohe Geschwindigkeiten angestrebt. Entsprechend ist eine direkte Velo-verkehrsführung mit wenig Halten notwendig. Damit die Veloverkehrsinfrastruktur zusammen mit langsameren Velofahrern genutzt werden kann, ist ein grosszügiger Ausbaustandard notwendig.

Bevorzugte Routenwahl: Haupt- und Verbindungsrouten

Lichtraumprofil

Das Lichtraumprofil des Veloverkehrs setzt sich aus den Grundabmessungen, dem Bewegungsspielraum und dem Sicherheitszuschlag zusammen. Fallweise sind für eine sichere Veloverkehrsführung weitere Zuschläge notwendig.

- Grundabmessung: 60 cm, Anhänger und Lastenvelos: 100 cm
- Bewegungsspielraum: mind. 10 cm (beidseitig), in Steigungen: bis 40 cm (beidseitig)
- Sicherheitszuschlag: 20 cm (beidseitig)
- *Entlang von Mauern, Hausfassaden oder bei direkt am Velosteifen stehenden Signalen ist ein Zuschlag von 25 cm erwünscht*
- *Gegenüber stark belasteten Fahrbahnen ist ein Zuschlag von bis zu 50 cm erwünscht*

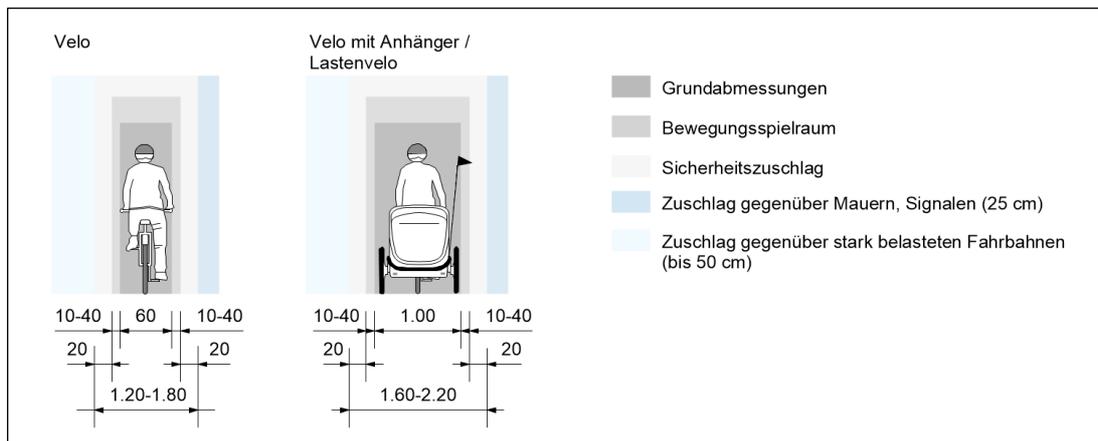


Abb. 6 Lichtraumprofil Veloverkehr gemäss VSS-Norm

Kriterien und Anforderungen an Velorouten

Allgemeine Anforderungen

Die Veloverkehrsinfrastruktur ist umso attraktiver, je sicherer, kohärenter, direkter und komfortabler sie ist. Die Akzeptanz zur Benutzung der Veloverkehrsinfrastruktur wird mit einer hohen Attraktivität gesteigert. Folgende Anforderungen sind gemäss Norm bei der Veloverkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen:

Anforderung		Beschrieb
Sicher	geringe Unfallgefahr	<ul style="list-style-type: none"> – Angleichung Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden – Reduktion Konfliktpunkte insbesondere bei Knoten
	Einfache und verständliche Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Vortrittsregelung klar erkennbar – Klare Zuordnung Fahrbereiche der Verkehrsteilnehmenden
	"Sehen und gesehen werden"	<ul style="list-style-type: none"> – Sichtweiten sicherstellen (insbesondere bei Zufahrten über Velowege) – Beleuchtung
	Sicherheitsempfinden	<ul style="list-style-type: none"> – Querungshilfe, geschützte Wartebereiche, subjektive Sicherheit (Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit)
Kohärent	Durchlässigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Auf das Fahrkönnen der Velofahrenden abgestimmtes Netz
	Durchgängigkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Ziel- und Quellgebiete verbunden – Zusammenhängendes Netz
	gute Führung	<ul style="list-style-type: none"> – Erkennbare und verständliche Linienführung – Berücksichtigung der Projektierungsgeschwindigkeiten
	Homogenität	<ul style="list-style-type: none"> – Infrastruktur über längere Abschnitte homogen
Direkt	günstige Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> – weitgehend umwegfrei
	Vermeidung von Fahrtunterbrechungen	<ul style="list-style-type: none"> – Velofreundliche Lichtsignalanlagen
Komfortabel	günstige vertikale Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> – Steigungen möglichst gering und nur auf kurzen Abschnitten
	wenig Behinderungen	<ul style="list-style-type: none"> – Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmenden, Querschnittsverengungen
	Velofreundliches Umfeld	<ul style="list-style-type: none"> – Nebeneinanderfahren möglich – geeignete Veloabstellplätze vorhanden

Tab. 4 Allgemeine Anforderungen an Velorouten in Anlehnung VSS Normen

Projektierungsgeschwindigkeit

Je nach Routentyp wird eine höhere oder tiefere Projektierungsgeschwindigkeit angestrebt. Die Projektierungsgeschwindigkeit ist massgebend für die Wahl von minimalen Kurvenradien und ist abhängig von der Längsneigung. Bei horizontalen Linienführungen werden folgende minimalen Projektierungsgeschwindigkeiten und Kurvenradien angestrebt:

Routentyp	Projektierungsgeschwindigkeit	Kurvenradien
Hauptrouuten	30 km/h	30 m
Verbindungsrouuten	30 km/h	30 m
Erschliessungsrouuten	20 km/h	20 m

Tab. 5 Projektierungsgeschwindigkeit und Kurvenradien gemäss VSS-Normen

Dimensionierungsgrösse Die Dimensionierungsgrössen der verschiedenen Netzelemente unterscheiden sich nach Routentyp. Um auf den Hauptrouten den geforderten Komfortansprüchen zu entsprechen ist gegenüber den Verbindungs- und Erschliessungsrouten eine grosszügigere Dimensionierung vorzusehen. Gemäss untenstehender Tabelle werden die angestrebten Idealabmessungen den Normalien des Kantons Nidwalden gemäss Radwegkonzept und den aktuellen Abmessungen gemäss SVI-Forschungsbericht gegenübergestellt. Die Abmessungen beziehen sich auf eine horizontal verlaufende Veloinfrastruktur. In Steigungen sind entsprechende Zuschläge vorzusehen.

Die Dimensionierungsgrössen entsprechen Idealabmessungen und sind jeweils auf die Platzverhältnisse und Gegebenheiten vor Ort abzustimmen.

Netzelement	Hauptrou-ten	Verbindungs-rou-ten	Erschlies-sungsrouten	Kanton Nidwalden	VSS For-schungsauf-trag
Mischverkehr	30 km/h <5'000 DTV	30 km/h <5'000 DTV	30 km/h <5'000 DTV	<3'500 DTV	30 km/h, <5'000 DTV
Velostreifen	1.80 m	1.50 m	I.d.R. nicht vor- handen	1.50 m	>1.50 m*
Zweirichtungsveloweg	3.00 m	2.50 m		2.50 - 3.00 m	>2.50 m*
Fuss- und Veloweg	3.50 m	2.75 m	2.50 m	2.50 - 3.50 m	>2.75 m*
Strassen mit Teilfahr- verbot (Flurstrassen)	4.00 m	3.50 m	2.50 m	3.50 - 4.50 m	k. A.
Knoten	Separate und auf Velover- kehr abge- stimmte Infra- struktur (Vor- grün, direktes und indirektes Linksabbie- gen, Velofur- ten, niveau- freie Querung, etc.)	Mischverkehr und Angebot für Velofah- rende mit hö- herem Sicher- heitsbedürfnis (z.B. Velofurt mit Fussgän- gerstreifen)	Mischverkehr	k. A.	k. A.
Verknüpfungen	Verknüpfung mit Querungs- hilfe (unter- bruchsfrei)	Mischverkehr, evtl. Que- rungshilfe	Mischverkehr	k. A.	k. A.

Tab. 6 Dimensionierungsgrössen Veloverkehrsinfrastruktur

*In Abhängigkeit der Veloverkehrsmengen (bei hohen Belastungen ist eine breitere Infrastruktur empfohlen)

Veloabstellanlagen

Ein ausreichendes Angebot an Veloabstellanlagen bei den Ziel- und Quellgebieten ist nebst der notwendigen Veloverkehrsinfrastruktur zur Veloförderung zentral. Dabei stehen nicht nur die Anzahl an Veloabstellplätzen sondern auch der Benutzungskomfort, die Lage und Erreichbarkeit im Vordergrund.

Damit die notwendigen Veloabstellanlagen, insbesondere bei Neubauprojekten, erstellt werden, sind entsprechende Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Stans zu ergänzen.

Der Kanton Nidwalden hat die Anforderungen an Veloabstellanlagen auf Basis der VSS-Normen in zwei Merkblättern für Wohnbauten und Gewerbe, Dienstleistung und Verkauf festgehalten. Die Anforderungen sind auch in der Gemeinde Stans zu verfolgen.

Wohnumfeld Veloabstellplätze im Wohnumfeld sollen über verkehrssichere Zufahrten und ebenerdig (keine Stufen oder Trottoirkanten) erreicht werden. Nebst Velos sollen auch Spezialvelo, Veloanhänger, Kinderwagen oder fahrzeugähnliche Geräte abgestellt werden können. Folgender Bedarf wird für Wohnbauten vorgesehen:

- 1 Veloabstellplatz pro Zimmer
- Aufteilung: 30% Kurzzeitparkplätze, 70% Langzeitparkplätze
- Ca. 20% der Kurz- und Langzeitparkplätze für Spezialvelo

Öffentliches Umfeld Sicher erreichbare, gut ausgerüstete und nahe bei den Eingängen gelegene Veloabstellplätze sind eine wichtige Voraussetzung für die Benutzung des Velos zur Arbeit oder für Alltagszwecke wie zum Einkaufen. Aufgrund der unterschiedlichen Parkierungsdauer sind die Anforderungen an Abstellplätze für Kunden und Mitarbeitende verschieden. Folgenden Anforderungen müssen Veloabstellplätze im öffentlichen Umfeld entsprechen:

- 100% Kurzzeitabstellplätze für Kunden, 30% Kurzzeitabstellplätze und 70% Langzeitabstellplätze für Beschäftigte
- Der Bedarf richtet sich nach Anzahl Arbeitsplätzen oder pro 100 m² Geschossfläche



Abb. 7 Merkblatt Veloparkierung für Wohnbauten und Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf

öV-Haltestellen Die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs können durch die Anordnung von Veloabstellplätzen deutlich verbessert und das Einzugsgebiet vergrössert werden. Der Bedarf an sogenannten B+R-Abstellplätzen (Bike+Ride) ist für jede Haltestelle einzeln zu beurteilen und variiert je nach Standort und öV-Angebot.

Signalisation

Die Signalisation von Alltagsveloverbindungen richtet sich an ortsunkundige Personen. Velofahrende mit Ortskenntnissen beachten in der Regel die Signalisation kaum, da ihnen die direktesten und komfortabelsten Routen bekannt sind. Entsprechend ist gerade in kleineren Gemeinden oder Städten keine Signalisation der Alltagsveloverbindungen notwendig, da die Einwohnenden für den Veloverkehr geeignete Strassen und Wege kennen.

Die Wegweisung der Haupt- und Nebenstrassen (blaue und weisse Wegweiser) richtet sich grundsätzlich auch an den Veloverkehr. Für Hauptrouten, welche auch eine direkte Verbindung zu Zielen ausserhalb des Gemeindegebiets sicherstellen und dadurch auch von ortsunkundigen Velofahrenden benutzt werden, ist eine Signalisation zusätzlich zur Wegweisung der Haupt- und Nebenstrassen sinnvoll. Insbesondere dann, wenn die Hauptroute abseits der Verkehrsführung des motorisierten Verkehrs erfolgt. Die Signalisation von Alltagsveloverbindungen und Freizeitrouten ist nach Möglichkeit zu kombinieren. Die Signalisation der Freizeit- und Alltagsrouten kann anhand des Routenfeldes unterschieden werden.



Abb.8 Signalisation Freizeitrouten mit Routenfeld



Signalisation Alltagsrouten

Unabhängig von der Signalisation ist eine einfache und verständliche Veloverkehrsführung anzustreben, welche aufgrund der gebauten Infrastruktur erkennbar ist. Wodurch die Signalisation für den Veloverkehr auf ein so geringes Mass wie möglich reduziert werden kann.

3.2.3 Fazit

Um die im Zielbild angestrebten Velorouten zu realisieren und bezüglich Sicherheit und Komfort zu optimieren, besteht insbesondere für Velohauptrou-ten, welche mehrheitlich auf stark belasteten und verkehrorientierten Strassen verlaufen, Handlungsbedarf. Dabei steht die Ver-kehrssicherheit im Vordergrund. Die Strassen werden oftmals bereits heute unter Berücksichti-gung des Ausbaustandards mit zu grossen Verkehrsmengen belastet, sodass die Verträglich-keit mit der Veloverkehrsführung im Mischverkehr nicht gewährleistet ist. An den grossen Knotenpunkten bei den Autobahnanschlüssen wird die Veloverkehrsführung nur ungenügend berücksichtigt und der angestrebte Komfort, die Kohärenz und die Sicherheit können nicht ge-währleistet werden.

In den Quartieren ist das Velofahren bereits heute durch tieferes Verkehrsaufkommen und tiefe Geschwindigkeiten gut möglich. Mit der Beseitigung von Netzlücken kann die Durchgän-gigkeit verbessert und die Verbindung an das übergeordnete Netz sichergestellt werden.

Um die angestrebte modale Verlagerung vom motorisierten Verkehr auf den Veloverkehr zu bewerkstelligen, ist das Veloverkehrsnetz möglichst komfortabel auszugestalten. Dazu zählen velofreundliche Knotengestaltungen, Veloabstellplätze am Zielpunkt sowie auch eine verständ-liche Signalisation der Hauptverbindungen.

Zum Erreichen des angestrebten Zielzustands sind Massnahmen aus untenstehenden Hand-lungsfeldern notwendig:

Netzentwicklung	Sicherheit	Komfort	Kommunikation und Information
<ul style="list-style-type: none">– Netzergänzungen im Haupt-, Verbindungs- und Erschliessungs-routennetz– Durchgangsrechte und Fahrverbote	<ul style="list-style-type: none">– Veloverkehrsinfra- struktur auf Haupt- und Sammelstrassen– Punktuelle Beseiti- gung von Gefahren- und Konfliktstellen– Geschwindigkeitsre- duktion	<ul style="list-style-type: none">– Veloabstellplätze– Signalisation– Velofreundliche Kno- tengestaltung– Optimierung Aus- baustandard	<ul style="list-style-type: none">– Vermarktung und Be- werbung Velover- kehrsinfrastruktur– Sensibilisierung und Aufklärung

Tab. 7 Handlungsfelder Veloverkehr

3.2.4 Massnahmen

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
<i>Netzentwicklung</i>					
V1	Schliessung Netzlücken Velohaupttroutennetz	Um das lokale Veloverkehrsnetz mit dem Veloverkehrsnetz der angrenzenden Gemeinden optimal zu verbinden und mit einem hohen Komfort durchgängig befahrbar zu gestalten, sind die vorhandenen Lücken im Velohaupttroutennetz zu schliessen. Folgende Netzlücken sind vorhanden: – Begradigung Veloverkehrsführung Allmendhuisli (Behebung von Schwach- und Gefahrenstellen) – Bahnübergang Paracelsusweg	■		Gemeinde, Kanton
V2	Schliessung Netzlücken Veloverbindungs-routennetz	Die Verbindungsrouten verfeinern das grobmaschige Haupttroutennetz und stellen die Erschliessung von lokalen Zielen sicher. Da Verbindungsrouten auf weniger stark frequentierten Strassen verlaufen, entsprechen sie auch den Anforderungen von Velofahrenden mit einem höheren Sicherheitsbedürfnis. Um ein zusammenhängendes und komfortables Verbindungsroutennetz anzubieten, ist die Schliessung der Netzlücken gemäss Zielbild zu prüfen.	■		Gemeinde, Kanton
V3	Schliessung Netzlücken Veloerschliessungs-routennetz	Das Erschliessungsroutennetz erschliesst lokale Ziele und Wohnquartiere. Mit den Erschliessungsrouten wird ein engmaschiges Veloverkehrsnetz erreicht. Netzlücken werden geprüft und anschliessend gemäss Zielbild das Erschliessungsroutennetz vervollständigt.	■		Gemeinde
<i>Sicherheit</i>					
V4	Veloführung auf Sammelstrassen	Bei Sammelstrassen innerorts, auf welchen die Veloverkehrsführung mittels Velostreifen nicht möglich ist, wird zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs sowie zur verträglichen Abwicklung des motorisierten Verkehrs die Einführung von Tempo 30 geprüft. Auf Sammelstrassen ausserorts ist zudem eine getrennte Veloverkehrsführung mit ausreichend breiten Velowegen zu prüfen.	■		Kanton, Gemeinde
V5	Veloführung auf Hauptverkehrsstrassen	Aufgrund der geltenden Geschwindigkeiten und dem vorhandenen Verkehrsaufkommen ist auf Hauptverkehrsstrassen eine getrennte Veloverkehrsführung mittels Veloweg anzustreben. Die Erstellung von ausreichend breiten Velowegen wird geprüft.	■		Kanton, Gemeinde
V6	Entschärfung von punktuellen Schwach- und Gefahrenstellen im Veloverkehrsnetz	Das Veloverkehrsnetz weist punktuellen Schwach- und Gefahrenstellen auf. Diese Schwach- und Gefahrenstellen sind im Rahmen von Strassensanierungen zu beheben bzw. im Rahmen von einfachen Sofortmassnahmen zu optimieren. Mögliche Schwach- und Gefahrenstellen sind: – Sichtweiten sicherstellen (Rückschnitt Bepflanzung, kleinräumige Anpassungen) – Optimierung Markierung Veloverkehr (z.B. Ende von Velostreifen) – Veloverkehrsführung bei Bushaltestellen – Abbiegehilfe Ennetbürgerstrasse / Allmendhuisli	■		Gemeinde, Kanton

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
<i>Komfort</i>					
V7	Umgestaltung und Optimierung von übergeordneten Knoten	Die Veloinfrastruktur an den beiden Anschlussknoten beim Autobahnanschluss Stans Nord, an den beiden zweistreifigen Kreisel „Kreuzstrasse“ und „Länderpark“ sowie am Knoten Robert-Durrer-Strasse / Buochserstrasse entspricht nicht den Anforderungen hinsichtlich einer komfortablen Velohauptroute. Beim Kreisel „Länderpark“ ist die Unterführung für die gemeinsame Nutzung mit dem Fuss- und Veloverkehr zu schmal. Für den Fussverkehr ist im Bereich der Unterführung auch eine oberirdische Querungsstelle zu prüfen. Die Gemeinde Stans setzt sich beim Kanton / Bund für eine Optimierung, welche den Anforderungen an eine Velohauptroute bzw. den Anforderungen an das Fussverkehrsnetz entsprechen, ein.	■		Kanton
V8	Querungs- und Abbiegehilfen	Mit Querungs- und Abbiegehilfen kann die Sicherheit für den Veloverkehr erhöht werden. Insbesondere bei Abzweigungen und Verknüpfungen von Velohaupttrouten sollen zur Erhöhung des Komforts Querungs- und Abbiegehilfen angeboten werden. Folgende Querungs- und Abbiegehilfen sind zu prüfen: – Ennetbürgerstrasse / Flurstrasse (im Bereich Pilatus Flugzeugwerke) – Ennetmooserstrasse / Paracelsusweg – Stansstaderstrasse / Aemättlihof	■		Kanton
V9	Veloverkehrsführung Tellenmatt- / Bahnhofstrasse	Das Schulhaus Tellenmatt ist aufgrund der Einbahnverkehrsführung nur über eine mit dem Fussverkehr kombinierte Fuss- und Veloverkehrsführung erreichbar. Es ist zu prüfen, ob ein Fahrstreifen zu Gunsten einer Veloverkehrsführung im Gegenverkehr aufgehoben werden kann.	■		Gemeinde, Kanton
V10	Optimierung Veloverkehrsführung Knoten Stansstaderstrasse / Spichermatt	Es ist zu prüfen, ob die Veloverkehrsführung für linksabbiegende Velos mittels Velostreifen oder bei zu geringen Platzverhältnissen mittels indirekten Linksabbiegens verbessert werden kann.	■		Kanton, Gemeinde
V11	Optimierung Zufahrt Bahnübergang Stansstaderstrasse	Aufgrund der Mischverkehrsführung wird der Veloverkehr bei Rückstaus am Bahnübergang beeinträchtigt. Es ist zu prüfen, ob für den Veloverkehr, ähnlich wie bei einer Dosierstelle, ein Angebot zum Umfahren des Rückstaus geschaffen werden kann.		■	Kanton, Gemeinde
V12	Optimierung Ausbaustandard	Folgende Fuss- und Veloverbindungen entsprechen nicht dem angestrebten Ausbaustandard: – Fuss- und Veloverbindung Gross Lehli / Klein Lehli – Fuss- und Veloverbindung Kohlgraben – Fuss- und Veloverbindung Unter Milchbrunnen Die Gemeinde Stans prüft insbesondere die Verbreiterung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen um den angestrebten Ausbaustandard zu erreichen.		■	Gemeinde
V13	Bike+Ride Veloabstellplätze	Die Gemeinde Stans prüft die Ergänzung von Veloabstellplätzen bei Bushaltestellen. Mögliches Potential für B+R wird bei folgenden Haltestellen gesehen: Galgenried, St. Josef, Spichermatt, Kantonalbank, Mettenweg und Kreuzstrasse	■		Gemeinde, Kanton

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
V14	Öffentliche Kurzzeitabstellplätze	Im Zentrum von Stans wird der Bedarf an zusätzlichen Abstellplätzen für Velos geprüft und je nach Bedarf an geeigneten Standorten entsprechende Kurzzeitabstellplätze ergänzt. Im Zusammenhang mit der Optimierung der Parkierung für den motorisierten Verkehr entstehen allenfalls Flächen welche für die Veloparkierung genutzt werden können (Umnutzung PW zu Veloparkplätzen)	■		Gemeinde
V15	Private Veloabstellplätze	Die Gemeinde Stans ist bestrebt, die Anzahl Veloabstellplätze gemäss Merkblatt Kanton Nidwalden, verbindlich für Neubauprojekte festzulegen. Bei bestehenden Geschäftsbauten ohne Veloabstellplätze ist zu prüfen, wie ein optimales Veloabstellangebot für Kunden angeboten werden kann. Im Rahmen von Baubewilligungen (z.B. Umbauten) ist die Pflicht zur Erstellung von Veloabstellplätzen gemäss Merkblatt Kanton Nidwalden zu prüfen.	■		Gemeinde, Kanton
V16	Dosierstellen	Die Gemeinde Stans befürwortet komfortable und attraktive Veloverkehrsführungen im Bereich von potenziellen Dosierstellen und setzt sich beim Kanton NW dafür ein.		■	Gemeinde, Kanton
V17	Signalisation Veloverkehrsnetz	Die Gemeinde Stans ist bestrebt in Zusammenarbeit mit dem Kanton NW die Signalisation des Veloverkehrsnetzes zu überprüfen und bei Bedarf ein Signalisierungskonzept auszuarbeiten.		■	Kanton, Gemeinde
<i>Kommunikation und Information</i>					
	Siehe Massnahmen Mobilität, Tab. 15				

Tab. 8 Massnahmen Veloverkehr

3.3 Fussverkehr

3.3.1 Zielbild

Das Fussverkehrsnetz bildet einen wichtigen Bestandteil des Gesamtverkehrsnetzes. Dabei spielt es keine Rolle, ob man mit dem öffentlichen Verkehr, Auto, Velo oder vollständig zu Fuss unterwegs ist. Einzelne Etappen werden vor, nach oder während der Fahrt zu einem Zielpunkt immer zu Fuss zurückgelegt. Häufig sind dies die Zugangswege zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs oder der Weg zwischen Parkplatz des Autos oder des Velos zum Ziel. Damit die vielfältigen Zielpunkte optimal erreicht werden, soll das Fussverkehrsnetz engmaschig und für den Fussverkehr möglichst direkt verlaufen. Umwege welche aufgrund von Hindernissen (Bahnlinie, Autobahn, Gewässer) entstehen, sollen vermieden und nach Möglichkeit mit entsprechender Infrastruktur komfortabel überwunden werden.

Das Fusswegnetz muss den Anforderungen einer grossen Bandbreite an verschiedenen Benutzergruppen entsprechen. Je nach Benutzergruppe können sich die Anforderungen unterscheiden. Die Anforderungen an die Verkehrssicherheit sind aber über alle Benutzergruppen von besonderer Wichtigkeit und über das gesamte Fussverkehrsnetz zu berücksichtigen.

Der angestrebte Zielzustand des Fussverkehrsnetzes erfolgt auf Basis der vorgängig definierten Wunschlinien zwischen Ziel- und Quellgebieten und berücksichtigt bereits bestehende Fussverkehrsverbindungen. Um ein engmaschigeres und durchgehendes Fussverkehrsnetz ohne Hindernisse sicherzustellen, werden die bestehenden Fussverkehrsverbindungen bei Bedarf mit Netzergänzungen vervollständigt.

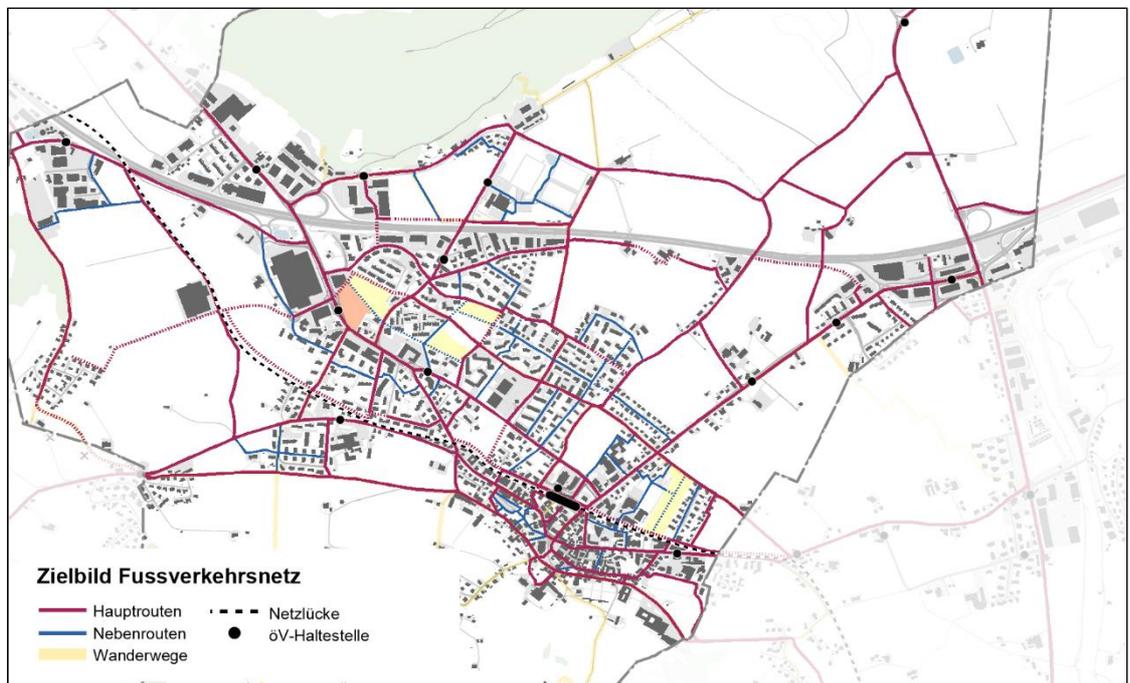


Abb.9 Zielbild Fussverkehr

Haupttrouten Die Haupttrouten des Fussverkehrsnetzes bilden ein engmaschiges Grundgerüst und erschliessen damit die wichtigsten Ziel- und Quellgebiete des Fussverkehrs. Sie verlaufen oftmals entlang von Hauptverkehrs- und Quartierstrassen oder auf gut ausgebauten Fusswegverbindungen. Bezüglich Sicherheit und Komfort wird ein grosszügiger Ausbaustandard angestrebt.

- Nebenrouten Die Nebenrouten verfeinern das bereits sehr dichte Hauptroutennetz und stellen zur Zielerreichung ein alternatives Fussverkehrsangebot auf oftmals verkehrsaarmen Quartierstrassen oder auf kleineren Fusswegverbindungen zur Verfügung. Der angestrebte Ausbaustandard stellt die Anforderungen an die Verkehrssicherheit sicher, ist jedoch bezüglich Komfort weniger ausgeprägt als jener der Hauptrouten.
- Wanderwege Die Wanderwege verlaufen im Siedlungsgebiet auf dem Haupt- und Nebenroutennetz des Fussverkehrs und bilden im Sinne des Fussverkehrsnetzes keine separate Route. Die Wanderwege verlaufen überlagernd zum Fussverkehrsnetz im Siedlungsgebiet. Die Wanderwege werden unter Anhörung der Gemeinde durch den Kanton Nidwalden festgelegt.

3.3.2 Erläuterungen

Verkehrszwecke

Es kann zwischen den Wegzwecken Arbeits- und Ausbildungswege, Einkauf, Freizeit, geschäftliche Tätigkeiten und Begleitung und Service unterschieden werden. Je nach Wegzweck, vorhandenem Zeitbudget, Jahreszeit und Witterung werden möglichst sichere, direkte oder attraktive Verbindungen gewählt. Bei Regenwetter sind Routen auf befestigten Wegen attraktiver als Routen über Naturwege. Entsprechend hängt die Routenwahl von Zufussgehenden oftmals von vielen individuellen Präferenzen ab und wird laufend den aktuellen Verhältnissen angepasst.

Nutzergruppen

Die Nutzergruppen teilen sich in verschiedene Altersgruppen auf. Folgende Altersgruppen werden unterschieden:

- Kinder (unberechenbar, unerwartetes Auftauchen)
- Jugendliche (unerwartetes Verhalten, Regelübertretungen, unangepasstes Verhalten)
- Erwachsene (unüberlegte Handlungen, spontanes Missachten von Regeln)
- Senior/innen (empfindlich auf Hindernisse, grösserer Zeitbedarf für Querungen, umwegsensibel)

Weiter wird zwischen Menschen mit Einschränkungen unterschieden:

- Gehbehinderung (empfindlich auf Hindernisse, grösserer Platzbedarf, umwegsensibel)
- Sinnesbehinderung (taktile und akustische Führung notwendig, unerwartete Handlung)

Bei der Fusswegnetzplanung sind insbesondere die verschiedenen physischen und psychischen Eigenschaften zu berücksichtigen. Dabei gilt es das Netz nach Möglichkeit möglichst auf die Eigenschaften der Schwächsten auszurichten und je nach Ziel- und Quellgebieten ein entsprechendes Angebot bereit zu stellen.

Eine weitere Benutzergruppe des Fusswegnetzes sind die Nutzenden von fahrzeugähnlichen Geräten (FäG, z.B. Skateboard, Trottnett, etc.). Sie sind meist schneller als Fussgänger unterwegs und ihre Wahrnehmbarkeit ist durch die gefahrene Geschwindigkeit eingeschränkt. Auf die Anforderungen der FäG (z. B. bezüglich Oberflächenbeschaffenheit, horizontale und vertikale Linienführung, etc.) wird bei der Fusswegnetzplanung nicht eingegangen.

Lichtraumprofil

Das Lichtraumprofil des Fussverkehrs setzt sich aus den Grundabmessungen, dem Bewegungsspielraum und dem Sicherheitszuschlag zusammen. Es wird zwischen Personen mit dem Standard-Lichtraumprofil und Personen mit erweitertem Lichtraumprofil unterschieden. Personen mit erweitertem Lichtraumprofil können z.B. Gepäck tragen, an einer Gehhilfe laufen, den Kinderwagen schieben oder im Rollstuhl unterwegs sein.

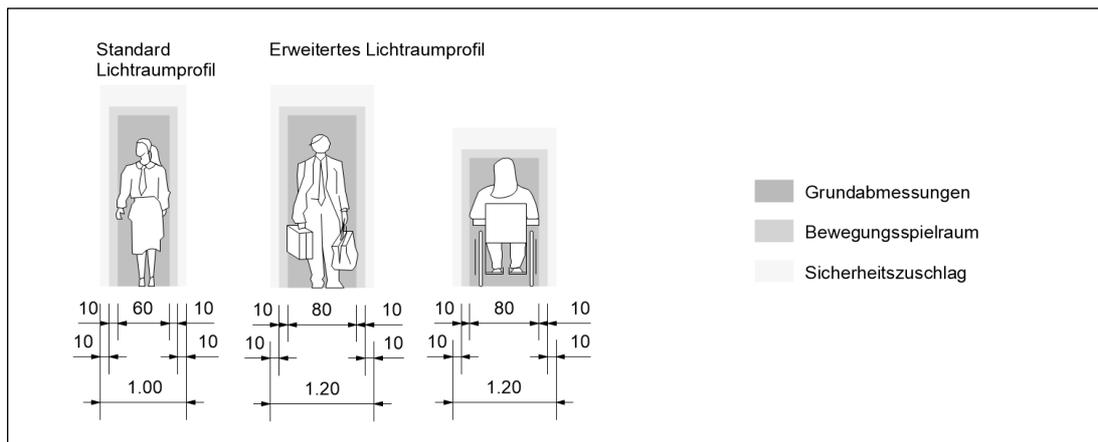


Abb. 10 Lichtraumprofil Fussverkehr gemäss VSS-Normen

Kriterien und Anforderungen an Fussverkehrsrouten

Allgemeine Anforderungen

Fussverkehrsnetze müssen den Grundanforderungen der Attraktivität, Hindernisfreiheit, Sicherheit und dem Netzzusammenhang und der Orientierung erfüllen. Die Anforderungen bezüglich der horizontalen und vertikalen Linienführung von F&G werden bei der Fusswegnetzplanung nicht berücksichtigt. Bei Knoten und Grundstückszufahrten sind jedoch die Sichtweiten so zu gewährleisten, dass F&G durch den Fahrzeuglenker rechtzeitig gesehen werden.

Anforderung	Beschrieb	
Attraktivität	- Direkte Linienführung	- Direkte Verbindung zwischen Ziel und Quelle
	- Störungsfreiheit	- Anspruchs- und situationsgerechte Breiten und Bewegungsräume
	- Geringe Längsneigung	- Vermeidung von steilen Längsneigungen
	- hohe Umfeldqualität	- Abwechslungsreiche Gestaltung, Einbezug von Gewässern, Bepflanzung und Umfeldnutzungen - Vermeidung von Wartezeiten und Störungen
Hindernisfreiheit	- Ziele und Quellen hindernisfrei erschlossen	- Gehflächen frei von Pfosten, Möblierung, etc. - Gut begehbare Oberflächen (Gehhilfen, Rollstühle) - Abgesenkte Randsteine - Rampen oder Lifte bei Höhenunterschieden - Abgrenzung Gehfläche gegenüber Fahrbahn - Taktile Orientierungshilfen
	Sicherheit	- Verkehrssicherheit
	- Soziale Sicherheit	- Durchgehende Beleuchtung

		<ul style="list-style-type: none"> – Übersichtlichkeit, Sichtbezüge – Vermeidung von nicht einsehbaren Nischen, Sackgassen
Netzzusammenhang Orientierung	<ul style="list-style-type: none"> – Ausreichende Netzdichte 	<ul style="list-style-type: none"> – Maschenweite <100 m des Netzes – Wahlmöglichkeit für eine Verbindung (sehr kurz / länger dafür hindernisfrei)
	<ul style="list-style-type: none"> – Verständliche Linienführung – Orientierungshilfen 	<ul style="list-style-type: none"> – Intuitive Orientierung, evtl. ergänzende Wegweisung – Einheitlicher Ausbaustandard über längere Strecken (Kohärent) – Einbezug von Abkürzungen

Tab. 9 Allgemeine Anforderungen Fussverkehrsnetz in Anlehnung VSS Normen

Dimensionierungsgrössen

Fusswege und Trottoirs sind in Abhängigkeit ihrer Nutzung zu dimensionieren. Bereiche mit einem höheren Fussverkehrsaufkommen, z.B. Zentrumsbereiche, Bahnhofumfeld sind mit grosszügig dimensionierten Fussverkehrsflächen zu versehen.

Die Dimensionierungsgrössen entsprechen Idealabmessungen und sind jeweils auf die Platzverhältnisse und Gegebenheiten vor Ort abzustimmen.

Breite der Gehfläche	Anwendung	Gehkomfort
1.50 – 2.00 m	<ul style="list-style-type: none"> – Punktuell bei Engstellen, – Trampelpfade und Abkürzungen (Nebenrouten) 	<ul style="list-style-type: none"> – Eingeschränkt für Begegnen, ungenügend für Überholen und Nebeneinandergehen
2.00 m	<ul style="list-style-type: none"> – Breite für Trottoirs bei geringem Fussverkehrsaufkommen – im ländlichen Raum 	<ul style="list-style-type: none"> – Genügend für Begegnen oder Nebeneinandergehen – Eingeschränkt für zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil (Gepäck, Kinderwagen, etc.)
2.50 m	<ul style="list-style-type: none"> – Anzustrebende Breite für Fussverkehrsanlagen – häufig im Agglomerationsraum und städtischen Quartieren 	<ul style="list-style-type: none"> – Genügend für Begegnungsfall oder Nebeneinandergehen von zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil – Bequem für zwei Personen mit Standard-Lichtraumprofil
≥3.50 m	<ul style="list-style-type: none"> – Strecken mit hohem Fussverkehrsaufkommen – Häufig in Ortszentren 	<ul style="list-style-type: none"> – Genügend für zwei Personen mit erweitertem und einer mit Standard-Lichtraumprofil – Bequem für drei Personen mit Standard-Lichtraumprofil

Tab. 10 Dimensionierungsgrössen Fussverkehrsinfrastruktur in Anlehnung VSS-Norm und Handbuch Fusswegnetzplanung (ASTRA)

Fussverkehrs-führung Die Art der Fussverkehrs-führung (Mischverkehr oder getrennte Führung) erfolgt in Abhängig-keit vom Strassentyp und der damit verbunden Verkehrsbelastung durch den motorisierten- und Veloverkehr. Auf Hauptverkehrsstrassen und Sammelstrassen innerhalb des Siedlungsge-biets ist immer eine Fussverkehrs-führung, in der Regel beidseitig, notwendig. Auf Erschlies-sungsstrassen kann bei geringem Verkehrsaufkommen auch die Fussverkehrs-führung im Mischverkehr zweckmässig sein. Gemäss VSS-Norm wird zwischen folgenden Erschlies-sungsstrassentypen unterschieden, die sich wie folgt charakterisieren:

	Quartierserschliessungs- strasse	Zufahrtsstrasse	Zufahrtsweg
Minimale Fahrbahn- reite	~5.50 m	~4.50	~3.50
Belastbarkeit	Bis 150 Fz./h	Bis 100 Fz./h	Bis 50 Fz./h
Fussverkehrs-führung	Mind. Einseitig	Einseitig, evtl. Mischver- kehr	Mischverkehr

Tab. 11 Fussverkehrs-führungsart

Signalisation

Die Signalisation von bestimmten Fussverkehrszielen oder Wegstrecken dient einerseits dem lokalen Fussverkehr und andererseits auch dem Tourismus. Je Ziel überschneiden sich die Sig-nalisationen. Folgende Grundsätze sind bei der Signalisation von Fussverkehrsnetzen zu be-achten:

- | | |
|------------------------|---|
| Zweck | <ul style="list-style-type: none"> – Förderung des Fussverkehrs – Vermitteln von räumlicher Information und Orientierung – Führen über durchgehende, sichere, attraktive und möglichst hindernisfreie Fusswegver-bindungen – Lenken der Fussverkehrsströme |
| Benutzerfreundlichkeit | <ul style="list-style-type: none"> – Elemente sicht- und wahrnehmbar – Gestaltung und Farbgebung einheitlich, wiedererkennbar – Inhalte verständlich – Zielorte gekennzeichnet und über Richtungsweisung erfasst – Verknüpfung mit bestehenden Systemen gewährleistet (z.B. Bahnhof) |

3.3.3 Fazit

Bereits im bestehenden Zustand ist in der Gemeinde Stans ein dichtes Fussverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten vorhanden. Um den angestrebten Zielzustand zu erreichen, sind insbesondere zur Verbesserung der Direktheit Netzergänzungen zu prüfen. Mit den angestrebten Netzergänzungen kann das bestehende Netz verdichtet und direkte und kurze Wege ermöglicht werden.

Auf Strassen mit einer höheren Verkehrsbelastung ist in jedem Fall eine gesicherte Fussverkehrsführung anzustreben. Markierungen mit „Längsstreifen für Fussgänger“ erreichen in der Regel nicht das angestrebte Sicherheitsniveau. Bei Engstellen im Strassennetz ist nebst der gesicherten Fussverkehrsführung auch auf eine ausreichende Breite, welche mit einer Gehhilfe oder Kinderwagen begangen werden kann, zu achten.

Für die Erreichung des angestrebten Zielzustands sind Massnahmen aus untenstehenden Handlungsfeldern notwendig:

Netzentwicklung	Sicherheit	Komfort	Kommunikation und Information
<ul style="list-style-type: none">– Netzlücken schliessen– Durchgehende Verbindungen sicherstellen	<ul style="list-style-type: none">– Beseitigung von Gefahren- und Konfliktstellen– Geschwindigkeitsreduktion– Fussgängerquerungsstellen	<ul style="list-style-type: none">– Optimierung Ausbaustandard– Signalisation	<ul style="list-style-type: none">– Vermarktung und Bewerbung Fussverkehrsinfrastruktur– Sensibilisierung und Aufklärung

Tab. 12 Handlungsfelder Fussverkehr

3.3.4 Massnahmen

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
<i>Netzentwicklung</i>					
F1	Schliessung Netzlücken Fussverkehrshaupttroutennetz	Das Fussverkehrshaupttroutennetz bildet ein engmaschiges Grundgerüst zur Erschliessung der wichtigsten Fussverkehrsziele. Um ein lückenloses und zusammenhängendes Fussverkehrshaupttroutennetz anzubieten, ist die Schliessung der Netzlücken gemäss Zielbild zu prüfen.	■		Gemeinde
F2	Schliessung Netzlücken Fussverkehrsnebenroutennetz	Das Fussverkehrsnebenroutennetz verfeinert das Fussverkehrshaupttroutennetz mit attraktiven und direkten Verbindungen. Der Ausbaustandard entspricht den Sicherheitsanforderungen, ist aber hinsichtlich Komforts weniger ausgeprägt. Um ein engmaschiges und durchgängiges Fussverkehrsnetz zu erreichen, ist die Schliessung der Netzlücke gemäss Zielbild zu prüfen.	■		Gemeinde
<i>Sicherheit</i>					
F3	Fussgängerquerungsstellen	Im Rahmen von Strassensanierungen und Strassenraumgestaltungen sind Fussgängerquerungsstellen nach den Normvorgaben zu prüfen und zu optimieren (z.B. Fussgängerschutzinsel, Sichtweiten sicherstellen) Weitere Fussgängerquerungsstellen sind hinsichtlich Sicherheit und Komfort zu prüfen: – Zugang Coop Bau und Hobby – Querungsstellen Nebenstrassen	■		Gemeinde, Kanton
F4	Entschärfung von punktuellen Schwach- und Gefahrenstellen im Fussverkehrsnetz	Das Fussverkehrsnetz weist punktuellen Schwach- und Gefahrenstellen auf. Diese Schwach- und Gefahrenstellen sind im Rahmen von Strassensanierungen zu beheben bzw. im Rahmen von einfachen Sofortmassnahmen zu optimieren.	■		Gemeinde, Kanton
F5	Fussverkehrserschliessung von Grundstücken	Einzelne Grundstücke entlang von stark frequentierten Sammelstrassen sind für den Fussverkehr nicht gesichert erschlossen. Bei folgenden Parzellen ist die Ergänzung einer sicheren Fussverkehrsführung zu prüfen: – Parzelle 863 – Parzellen 445 und 660	■		Gemeinde, Kanton
F6	Fussverkehrslängsführung mit Längsstreifen	Längsstreifen für Fussgänger entsprechen nicht einer sicheren Fussverkehrsführung. Es ist zu prüfen, ob die Sicherheit durch das Entfernen der Längsstreifen und durch ein Trottoir verbessert werden kann. Bei geringen Verkehrsaufkommen, tiefen Geschwindigkeiten und allenfalls in Kombination mit verkehrsberuhigenden Massnahmen ist auch die Fussverkehrsführung im Mischverkehr denkbar. Längsstreifen sind auf folgenden Strassen vorhanden: – Mürgstrasse – Bergli	■		Gemeinde
F7	Fussverkehrsführung bei Engstellen auf der Stansstaderstrasse	Im Dorfkern von Stans ist zudem der Strassenraum aufgrund der Bebauung stark begrenzt. An einzelnen Stellen entstehen Engstellen für den Fussverkehr, damit für den motorisierten Verkehr zwei Fahrspuren angeboten werden können. Für den Fussverkehr ist eine durchgehende und sichere Fussverkehrsverbindung zu prüfen.	■		Gemeinde, Kanton

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
F8	Kriterien Einführung Begegnungszonen	Die Gemeinde Stans legt einheitliche Kriterien zur Einführung von Begegnungszonen fest und scheidet potenzielle Gebiete zur Prüfung von Begegnungszonen aus.	■		Gemeinde
<i>Komfort</i>					
F9	Optimierung Fussverkehrserschliessung Lidl	Das Verkaufsgeschäft von Lidl ist nicht optimal an das Fussverkehrsnetz angebunden, weshalb „wilde“ Fusswege entstanden sind. Die Gemeinde Stans prüft zusätzliche Erschliessungsmöglichkeiten, welche auch den Aspekten der Verkehrssicherheit entsprechen.	■		Gemeinde
F10	Trottoirergänzung Robert-Durrer-Strasse	Zwischen der Parzelle 1129 und 485 ist nur einseitig entlang der Robert-Durrer-Strasse ein Trottoir vorhanden. Damit die Robert-Durrer-Strasse beidseitig durchgehend begehbar ist, prüft die Gemeinde Stans auf der Parzelle 484 die Ergänzung eines Trottoirs.	■		Gemeinde
F11	Signalisation Fussverkehrsnetz	Die Gemeinde Stans überprüft die Signalisation des lokalen Fussverkehrsnetzes und ergänzt oder optimiert die bestehenden Signalisationen mit relevanten Zielen.		■	Gemeinde
<i>Kommunikation und Information</i>					
	Siehe Massnahmen Mobilität, Tab. 15				

Tab. 13 Massnahmen Fussverkehr

3.4 Öffentlicher Verkehr

3.4.1 Zielbild

Das Netz des öffentlichen Verkehrs ist zuverlässig und weist ausreichende Kapazitäten hinsichtlich der bestehenden und potentiellen Nachfrage auf. Der öffentliche Verkehr ist für den Freizeitverkehr und für Zu- und Wegpendler eine komfortable und schnelle Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Die Arbeitsgebiete sind optimal und direkt mit den übergeordneten Verbindungen am Bahnhof Stans erschlossen. Mit der Zentralbahn besteht ein attraktives Angebot für die übergeordnete öV-Erschliessung.

Die Förderung und der Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgen im Sinne der übergeordneten 4V-Strategie. Insbesondere sollen durch ein attraktives öV-Netz Nutzer des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden. Auf dem Liniennetz des öffentlichen Verkehrs wird das Angebot (Frequenz und Takt) so verdichtet, damit gegenüber dem heutigen Zustand im Bereich von „Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten“ eine deutlich verbesserte öV-Erschliessung resultiert. Darüber hinaus strebt die Gemeinde Stans auf der Stansstaderstrasse zwischen der Haltestelle Länderpark und der Haltestelle Hansmatt durchgehend mindestens die Güteklasse C an.

Unter Berücksichtigung der definierten Ziele und insbesondere der übergeordneten öV-Entwicklungsabsichten des Kantons Nidwalden resultiert für Stans untenstehender Zielzustand. Der Zielzustand berücksichtigt in erster Linie den Busverkehr. Ausbauten bei der Bahn wie zum Beispiel die S-Bahnhaltestelle Bitzi werden für die Weiterentwicklung des Busnetzes nicht berücksichtigt. Mit einer allfälligen Realisierung der S-Bahnhaltestelle Bitzi nach 2040 wäre das Busnetz neu auf diese übergeordnete Haltestelle auszurichten.

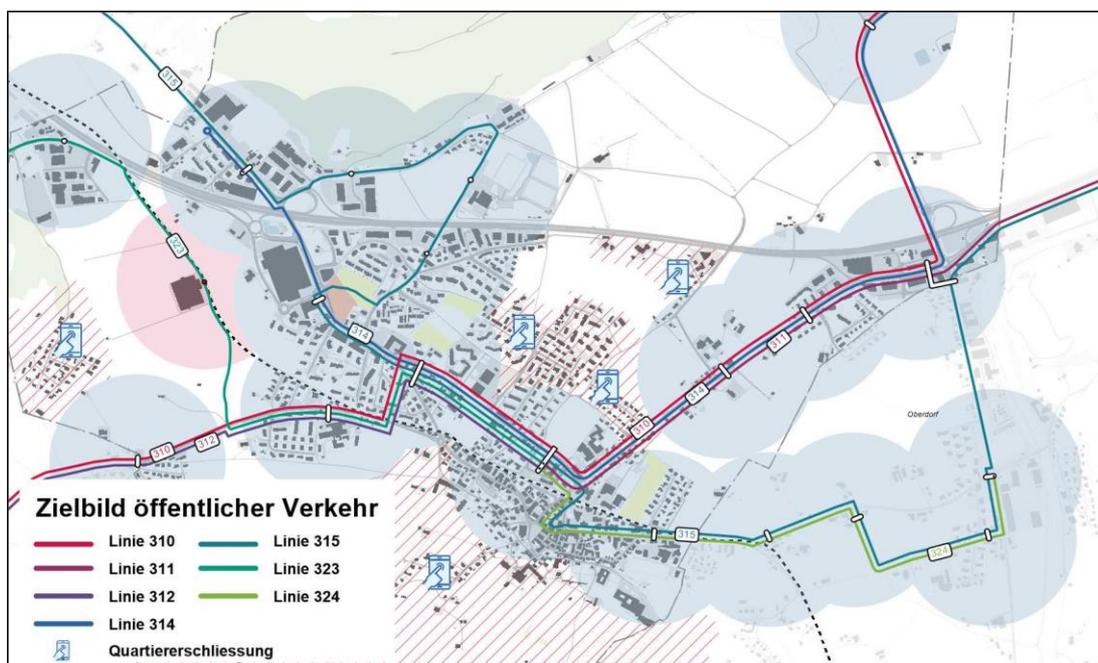


Abb. 11 Zielbild öffentlicher Verkehr Stans

Linie 310 Mit der Eröffnung des Kantonsbahnhofs Altdorf soll gemäss GVK Nidwalden die Linie 310 auf den Bahnverkehr in Altdorf ausgerichtet und das Angebot ausgebaut werden. Damit werden

regelmässige Verbindungen nach Altdorf und weiter ins Tessin ohne Umweg über Luzern möglich. Das Angebot soll mit folgenden Eckpunkten realisiert werden:

- Linienverlauf: Stans - Ennetbürgen - Buochs - Beckenried - Altdorf
- Tägliche Fahrten (Mo-So)
- Ganztägiges Angebot mit regelmässigem Takt
- Anschluss auf Züge von / nach Tessin
- Abstimmung auf Busangebot Seegemeinden

Längerfristig ist eine Weiterführung der Linie 310 bis nach Sarnen zu prüfen. Dadurch würde insbesondere das Kantonsspital Nidwalden besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

- Linie 311 Das Busangebot zwischen Stans – Buochs – Beckenried wird gemäss GVK Nidwalden umorganisiert und die Buslinien folgen immer demselben Linienweg. Dadurch wird das Busangebot einprägsamer und übersichtlicher. Die Linie 311 verkehrt neu immer zwischen Stans – Buochs – Beckenried – Seelisberg.
- Linie 312 Die Linie 312 verkehrt gemäss GVK Nidwalden die gesamte Woche einschliesslich Wochenende und Feiertage mit einer getakteten Verbindung zwischen Stans und Sarnen.
- Linie 314 Das Busangebot zwischen Stans – Buochs – Beckenried wird gemäss GVK Nidwalden umorganisiert und die Buslinien folgen immer demselben Linienweg. Dadurch wird das Busangebot einprägsamer und übersichtlicher. Die Linie 314 verkehrt neu immer ab Stans Länderpark nach Stans – Ennetbürgen – Beckenried. Um eine Erhöhung der Güteklasse im Abschnitt Länderpark – Hansmatt zu erreichen wird von Seite Stans eine Verlängerung bis zur Haltestelle Hansmatt vorgeschlagen. Eine entsprechende Wendeschleife ist im Bereich der Haltestelle Hansmatt von der ehemaligen Linie 323 vorhanden.
- Linie 315 Die Linie 315 wird gemäss GVK Nidwalden neu geschaffen und erschliesst die Gebiete Stansstad – Hansmatt – Eichli – Länderpark – Stans und führt weiter über Oberdorf nach Buochs Erlenpark.
Zusätzlich zu den Festlegungen gemäss GVK Nidwalden könnte eine Haltestelle zwischen Stans Kreuzstrasse und Oberdorf Kaserne die öV-Erschliessung auf dem Gemeindegebiet von Oberdorf verbessern. Für Stans entsteht nebst der Linie 324 ein zusätzliches Busangebot nach Oberdorf.
Mit der Erstellung der neuen Strassenverbindung Hostatt könnte eine Linienführung über den Länderpark verbessert werden.
- Linie 323 Die Linie 323 erschliesst gemäss GVK Nidwalden ab Stansstad das Gebiet Rotzloch und führt weiter nach Stans. Mit dem Bau der Entlastungsstrasse Stans West könnte die im GVK Nidwalden vorgesehene Linienführung weiterentwickelt werden. Künftig ist auch eine neue Linienführungsvariante via Stans Bitzi und Ennetmooserstrasse denkbar. Dadurch könnte auch das heute noch nicht mit dem öV erschlossene Arbeitsgebiet (ehemals Müller Martini) mit einer Haltestelle an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Weiter würde das Kantonsspital mit einer weiteren Buslinie erschlossen.
- Linie 324 Die Linie 324 soll gemäss GVK Nidwalden zukünftig vermehrt auf den Pendlerverkehr von Oberdorf nach Stans Bahnhof ausgerichtet werden. Demzufolge soll die Linie 324 auf den Abschnitt Stans – Oberdorf Kaserne verkürzt werden. Allenfalls liesse sich mit der Zusammenlegung der Linie 323 und Linie 324 eine Durchmesserlinie realisieren, welche Oberdorf direkt mit Stansstad verbinden würde. Dabei könnte die Linie über den Dorfplatz geführt werden.
- Zentralbahn Das Angebot der Zentralbahn soll gemäss GVK NW zukünftig ausgebaut und verdichtet werden. Der Takt der S-Bahn und der Interregio-Verbindung soll verdichtet werden. Bei der S-Bahn wird längerfristig ein durchgehender Viertelstundentakt und bei den Interregio-Verbindungen ein Halbstundentakt angestrebt.

Quartierserschliessung Die Quartiere Rotzring / Rotzhalde, Bluemattstrasse / Acherweg / Wächselacher, sowie entlang der Tottikonstrasse oder der Knirigasse sind nicht optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Mit einem öV On-Demand-Angebot soll die öV-Erschliessung in den betroffenen Gebieten von Stans verbessert werden. Sollte sich längerfristig abzeichnen, dass eine regelmässige Nachfrage besteht, könnte das On-Demand-Angebot zu einer Ortsbuslinie mit Fahrplan und fixen Haltestellen weiterentwickelt werden.

3.4.2 Vision öV nach 2040

In Bezug auf die Weiterentwicklung des öV-Angebots im Bereich des Bahnverkehrs stehen die Ideen einer Tieferlegung des Bahnhofes Stans sowie die Erstellung einer S-Bahnhaltestelle Bitzi im Raum. Mit einer allfälligen Realisierung der Ideen ist frühestens nach 2040 zu rechnen, weshalb die Visionen auf die öV-Entwicklung bis 2040 keine Auswirkungen haben. Die Zuständigkeiten liegen beim Kanton Nidwalden.

Tieferlegung Bhf Stans Für die zukünftige Verkehrsentwicklung mit einem weiteren Ausbau des öV-Angebots in Stans wird eine Tieferlegung des Bahnhofes als Vision weiterverfolgt. Mit einer Entflechtung von Strasse und Schiene in Stans kann ein weiterer substantieller Ausbau des öffentlichen Verkehrs bei der Hauptverkehrsdrehscheibe des Kantons ermöglicht werden. Zur Überprüfung der Machbarkeit eines solchen Projekts beabsichtigt der Kanton Nidwalden entsprechende Vorstudien in Auftrag zu geben. Dabei soll auch eine gänzlich neue Linienführung der Zentralbahn ausserhalb des Ortszentrums geprüft werden.

S-Bahn Haltestelle Bitzi Die S-Bahn bedient heute das Gebiet Stans West inklusive Einkaufszentrum und Spital Nidwalden nicht. Zur Verbesserung der Erschliessung in diesem Bereich soll eine S-Bahnhaltestelle Stans Bitzi geprüft werden. Die neue S-Bahn-Haltestelle ist Voraussetzung für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung mit einem neuen Entwicklungsschwerpunkt im Perimeter Stans West.

3.4.3 Erläuterungen

Bestehendes öV-Netz

Die Gemeinde Stans wird im bestehenden Zustand durch untenstehendes öV-Liniennetz mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

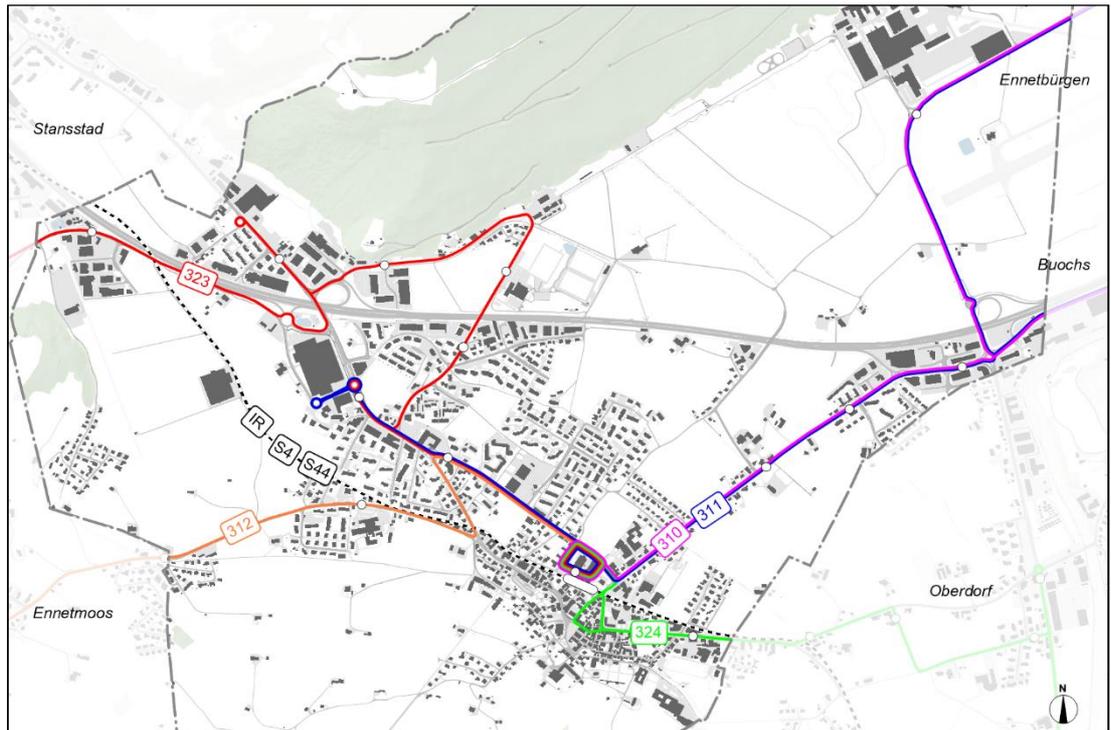


Abb. 12 Bestehendes Liniennetz des öffentlichen Verkehrs

Auswirkungen Gemeinde Stans

Durch die geplante Angebotsentwicklung wird die Gemeinde Stans dichter mit den Nachbar-gemeinden verbunden. Die Buslinien werden mehrheitlich durch den Kanton Nidwalden bestellt und auch finanziert. Die Linie 315 und die Teillinie Stans Bahnhof – Stans Länderpark der Linie 314 gelten zumindest teilweise als Ortsverkehr und werden dadurch von der Gemeinde Stans mitbestellt und auch mitfinanziert.

- Linie 314 Die Teillinie Stans Bahnhof – Stans Länderpark der Linie 314 wird durch die Gemeinde Stans bestellt und finanziert. Die Linie 314 soll zukünftig immer demselben Linienvorlauf ab Stans Bahnhof nach Ennetbürgen folgen. Bis anhin verkehrte die Linie abwechslungsweise nach Ennetbürgen und nach Buochs.
- Bei der detaillierten Auswertung der Ein- und Aussteigenden wurde festgestellt, dass die Mehrheit der Passagiere auf der Teillinie Stans Bahnhof – Stans Länderpark entweder beim Bahnhof Stans oder beim Länderpark ein- oder aussteigen und nur ein kleiner Teil weiter nach Ennetbürgen / Seelisberg verkehrt. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Optimierung der Liniennführung keine relevante Auswirkung auf die Teillinie Stans Bahnhof – Stans Länderpark hat. Mit einer Verlängerung der Linie 314 bis zur Haltestelle Hansmatt könnte das öV-Angebot im Bereich Stans Nord verbessert und die bereits bestehende Buswendeschleife (ehemals Linie 323) weitergenutzt werden.

- Linie 315 Die heutige Linie 323 zwischen Stans Bahnhof und Stans Hansmatt wird durch den Kanton Nidwalden und die beiden Gemeinden Stansstad und Stans bestellt und finanziert. Die Linie 323 wird rege durch die Bevölkerung genutzt. Der vom Kanton festgesetzte minimale Kostendeckungsgrad von 25% wird erreicht und die minimale Angebotseffizienz von 5% sogar übertraffen. Aufgrund der gut funktionierenden Linie sind Anpassungen bei der Linienführung mit Zurückhaltung vorzunehmen.
- Die vorgesehene Weiterführung als Linie 315 nach Stansstad sollte allerdings keine negativen Auswirkungen auf die Erschliessung der Gemeinde Stans mit sich bringen. Für Passagiere zwischen Stans Bahnhof und Stans Hansmatt bliebe das Angebot unverändert. Mit der Verlängerung der Linie 315 könnte Stansstad zukünftig auch mit dem Bus erreicht werden. Insbesondere für das Gebiet Spichermatt / Eichli könnte dies eine attraktive Alternative zur S-Bahnverbindung darstellen. Mit dem Bus könnte Stansstad zukünftig ohne Umweg und ohne Umsteigen erreicht werden. Ob jedoch die gute Funktion der heutigen Linien 323 mit der zukünftigen Linienführung der Linie 315 weiterhin noch gegeben ist (z.B. Passagiere aus dem Gebiet Stansstadried), ist im Detail zu prüfen.

3.4.4 Fazit

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs liegt hauptsächlich in der Kompetenz des Kantons Nidwalden. Im Rahmen von Stellungnahmen und Mitwirkungsverfahren sollen die Bedürfnisse der Stanser Bevölkerung hinsichtlich eines verbesserten ÖV-Angebots stets eingebracht werden. Zur besseren Erschliessung des Gemeindegebiets soll in Zusammenarbeit mit dem Kanton Nidwalden ein öV-on-Demand Angebot mittels Pilotbetrieb getestet werden. Die Zuständigkeiten der Gemeinde Stans im öV-Bereich beziehen sich hauptsächlich auf die Haltestelleninfrastruktur. Mit gut ausgestatteten Haltestellen kann der Benutzungskomfort des öffentlichen Verkehrs gesteigert und durch die Schaffung von Bike+Ride-Abstellplätzen kann der Einzugsradius vergrössert werden. Wodurch im Sinne der 4V-Strategie eine modale Verkehrsverlagerung unterstützt werden kann.

3.4.5 Massnahmen

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
ö1	Angebotsentwicklung	Die Gemeinde Stans setzt sich für eine Angebotsentwicklung im Sinne des Zielbildes, der angestrebten 4V-Strategie und der verbesserten öV-Anbindung für „Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten“ gemäss GVK Nidwalden ein (wie z.B. Linienverlängerung, Taktverdichtung). Mit dem Ausbau des öV-Angebots soll die Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Die vorgesehene Angebotsentwicklung wird durch die Gemeinde Stans befürwortet. Die Gemeinde Stans setzt sich für ein möglichst auf die übergeordneten Bahnverbindungen angepasstes Busangebot ein.	■		Kanton
ö2	Quartierserschliessung	Die Gemeinde Stans setzt sich für eine Umsetzung eines öV-on-Demand Pilotbetriebs beim Kanton ein. Längerfristig könnte bei regelmässiger Nachfrage das öV-on-Demand Angebot zu einer regelmässig verkehrenden Ortsbuslinie mit Fahrplan und Haltestellen weiterentwickelt werden. Die Umsetzbarkeit und das Nachfragepotential wären zu prüfen.		■	Kanton / Gemeinde
ö3	Hindernisfreie Haltekanten	Die Haltekanten auf Gemeindestrassen und Kantonsstrassen innerorts werden gemäss Bestimmungen des BehiG durch die Gemeinde Stans bis 2023 bzw. im Rahmen von geplanten Strassenprojekten umgestaltet.	■		Gemeinde
ö4	Haltestelleninfrastruktur	Die Gemeinde Stans überprüft die Haltestelleninfrastruktur und prüft die Ergänzung allfälliger Ausstattung- und Möblierungselemente. Insbesondere bei Haltestellen mit Bike + Ride-Potenzial sind Veloabstellanlagen zu prüfen. Mit dem Einsatz von zusätzlichen Ausstattungselementen kann der Komfort und die Orientierung von gelegentlichen öV-Nutzenden gesteigert werden.	■		Gemeinde
ö5	Buspriorisierung	Die Gemeinde Stans regt im Rahmen von Anpassungen an den übergeordneten Anschlussknoten Buspriorisierungsmassnahmen zur Reduzierung von Verlustzeiten beim öffentlichen Verkehr an. Im Rahmen von Dosierstellen setzt sich die Gemeinde Stans für eine möglichst unterbrechungsfreie und verlustzeitenfreie Fahrt des öffentlichen Verkehrs ein.	■		Kanton
ö6	Bushof Bahnhof Stans	Für die Planung des Bushofs Bahnhof Stans liefern der Kanton Nidwalden und die Postauto AG die notwendigen Rahmenbedingungen bezüglich des zukünftigen Angebots und die daraus entstehenden betrieblichen Gegebenheiten. Die Gemeinde Stans verfolgt eine auf das geplante Angebot abgestimmte Umgestaltung des Bushofs Bahnhof Stans.	■		Kanton, Gemeinde

Tab. 14 Massnahmen öffentlicher Verkehr

3.5 Mobilität

3.5.1 Zielzustand

Im Teilkonzept motorisierter Individualverkehr hat sich gezeigt, dass die Kapazitäten im Strassennetz beschränkt sind und dass sich bereits heute im Strassennetz Kapazitätsengpässe abzeichnen. Das heutige Verkehrsaufkommen beim motorisierten Individualverkehr und das zu erwartende Mobilitätswachstum sind unter Berücksichtigung einer verträglichen Fuss- und Veloverkehrsführung nur mit aufwendigen und kostenintensiven Infrastrukturausbauten zu bewältigen. Da die Platzverhältnisse im Siedlungsgebiet in der Regel keine grossen Infrastrukturmassnahmen zulassen, sind die vorhandenen und zu erwartenden Mobilitätsbedürfnisse vermehrt mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln zu bewältigen. Mit der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, indem ein attraktives und sicheres Netz zur Verfügung gestellt wird, oder mit dem fortlaufenden Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr kann ein erster Beitrag zur modalen Verkehrsverlagerung und zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse beigetragen werden. Mit dem Umsetzen von weiteren Mobilitätsmassnahmen und der Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln soll ein weiterer Beitrag zur Sicherstellung der allgemeinen Mobilitätsbedürfnisse gewährleistet werden. Daraus ergibt sich nachfolgender Zielzustand:

In der Gemeinde Stans stehen für die Bevölkerung und Arbeitnehmende sowie auch für Touristen oder Besucher alternative Mobilitätsangebote zur Verfügung, welche mit geringstmöglichem Aufwand genutzt werden können. Die notwendigen Informationen über die verschiedenen Mobilitätsangebote und Mobilitätsdienstleistungen sind einfach auffindbar und in verständlicher Form zusammengefasst.

Mit den umgesetzten Mobilitätsmassnahmen wird eine attraktive Grundlage geschaffen, welche es ermöglicht, den Einsatz des eigenen Autos deutlich zu reduzieren. Für die Bevölkerung ist der Mobilitätswandel hin zu flächeneffizienten Mobilitätsformen auch mit einer Verhaltensänderung verbunden. Diese Verhaltensänderung wird durch Kommunikations-, Informations- und Beratungsangebote durch die Gemeinde Stans und durch den Kanton Nidwalden eng begleitet.

Für das gesamte Gemeindegebiet geht die Gemeinde Stans hinsichtlich Mobilität mit einer Vorbildfunktion voraus und nimmt die Rolle des Förderers und Anbieters ein. Im kleineren Umfeld (Areal, Parzellen) werden grössere Unternehmen oder grössere Wohnüberbauungen zur Förderung von flächeneffizienten Mobilitätsformen in die Pflicht genommen. Im Rahmen von Bauprojekten wird die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts beim Erreichen von definierten Schwellenwerten vorausgesetzt.

Der angestrebte Zielzustand erfolgt im Rahmen der übergeordneten 4-V Strategie. Mit Bewusstseinsbildung für alternative Mobilitäts- und Arbeitsformen wird Verkehr vermieden und durch das Bereitstellen von attraktiven Mobilitätsangeboten wird der Verkehr vom Auto hin zu flächeneffizienten Mobilitätsformen verlagert.

3.5.2 Erläuterungen

Mobilitätsmanagement

Mit gezielter Kommunikation und Information, Koordination, Beratung und Motivation oder Organisation können in Stans alternative Mobilitätsformen gestärkt und gefördert werden. Dazu sind einerseits Mobilitätsmassnahmen notwendig, die das gemeindebezogene Umfeld abdecken und für die gesamte Bevölkerung zur Verfügung stehen. Andererseits sind spezifische Massnahmen notwendig, welche auf das standortbezogene Umfeld von zum Beispiel Firmen, Schulen oder Einkaufsläden abgestimmt sind. Beim standortbezogenen Umfeld hat die Gemeinde Stans beschränkten Handlungsspielraum und kann in erster Linie eine Vorbildfunktion einnehmen und andere Betriebe zur Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen motivieren. Erst mit einer rechtlichen Verpflichtung zur Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen, zum Beispiel im Rahmen von Bauprojekten bei Neu- oder Umbauten, kann die Gemeinde Stans vermehrt Einfluss auf die Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen im standortbezogenen Umfeld nehmen.

Durch Information und Bewusstseinsbildung hinsichtlich alternativen und nachhaltigen Mobilitätsformen soll das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nachhaltig geändert werden. Dazu werden im Rahmen des Mobilitätsmanagements folgende Ziele verfolgt:

- Einzonungen von grösseren Gebieten erfordern ein Mobilitätskonzept
- Unternehmen mit einer grösseren Anzahl Mitarbeitenden erstellen ein Mobilitätskonzept mit Mobilitätsmassnahmen
- Die Bevölkerung sowie Arbeitgeber und -nehmende kennen die verfügbaren Mobilitätsangebote
- Die Gemeinde Stans fördert alternative Mobilitätsangebote und -formen.

Wirkungsbereiche

Das Mobilitätsmanagement teilt sich in zwei Wirkungsbereiche auf. Der eine Wirkungsbereich bezieht sich auf das gemeindebezogene Umfeld und der andere Wirkungsbereich auf das standortbezogene Umfeld – einzelne Firmen, Areale, Parzellen. Entsprechend kann die Gemeinde Stans je nach Wirkungsbereich unterschiedlich stark auf die angestrebte Mobilitätsentwicklung Einfluss nehmen.

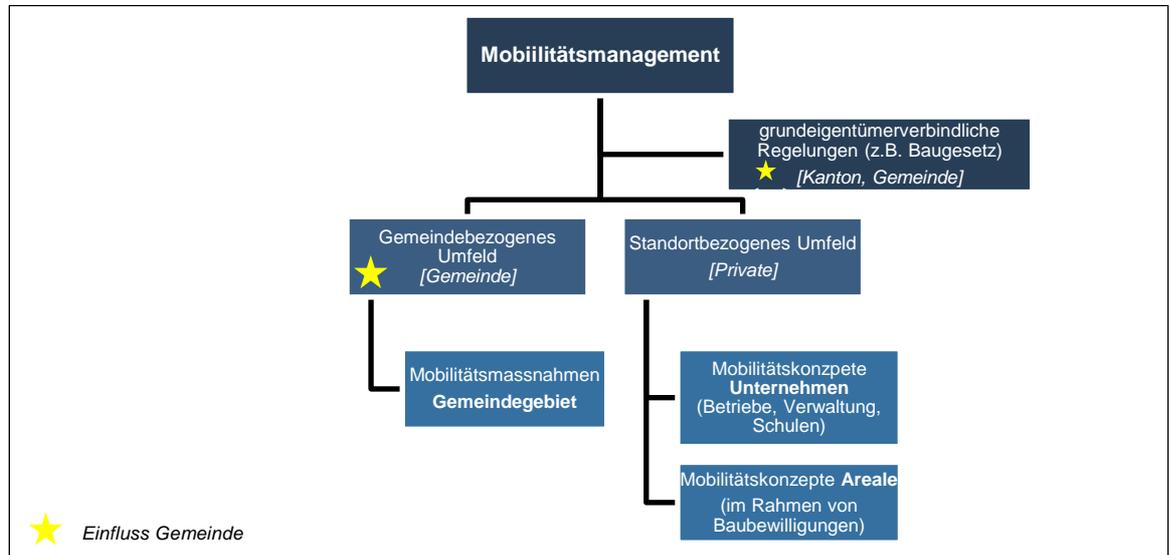


Abb. 13 Standort- und gemeindebezogenes Umfeld

Einfluss Gemeinde Die Gemeinde Stans kann insbesondere beim gemeindebezogenen Umfeld direkten Einfluss auf die Art und Anzahl der Massnahmen nehmen. Um auch auf das standortbezogene Umfeld Einfluss zu nehmen, sind grundeigentümergebundene Regelungen, zum Beispiel im Baugesetz des Kantons Nidwalden oder im Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Stans, notwendig. Dadurch können auch private Bauherrschaften zur Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen verpflichtet werden. Das kantonale Gesamtverkehrskonzept Nidwalden (GVK Nidwalden) zeigt mögliche Massnahmen für das standort- und gemeindebezogene Umfeld auf. Die Massnahmen für das gemeindebezogene werden in der nachfolgenden Massnahmenliste aufgegriffen.

3.5.3 Fazit

Zur Erreichung des angestrebten Zielzustands sind einerseits auf kantonaler Ebene rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, welche zur Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen im privaten Bereich verpflichten und z.B. autofreies Wohnen mit einer sehr geringen Anzahl an Parkfeldern ermöglichen. Andererseits sind auf kommunaler Ebene der Öffentlichkeit Mobilitätsmassnahmen zur Verfügung zu stellen, welche den Umstieg auf flächeneffiziente Verkehrsmittel im Sinne der 4V-Strategie fördern und ermöglichen.

Zur Erreichung des Zielzustands sind Massnahmen aus folgenden Bereichen notwendig:

- Organisation
- Kommunikation und Beratung
- Fuss- und Veloverkehr
- öffentlicher Verkehr
- motorisierter Individualverkehr

3.5.4 Massnahmen

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
<i>Organisation</i>					
Mob1	Mobilitätsmanagement Gemeindeverwaltung GVK NW: GV-5	<p>Die Gemeinde Stans erarbeitet für die Gemeindeverwaltung ein standortbezogenes Mobilitätskonzept und nimmt damit gegenüber anderen Unternehmen eine Vorreiterrolle und Vorbildfunktion ein. Mögliche Massnahmen können gemäss GVK Nidwalden sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parkplatzbewirtschaftung - Schaffung von Veloabstellplätzen - Vergünstigung von öV-Abonnements - Förderung von Homeoffice und Flexibilisierung der Arbeitszeiten - Fahrgemeinschaften - Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge - Freigabe gering ausgelasteter Fahrzeuge der Verwaltung für private Sharing-Nutzung - Nebst der Bereitstellung von Mobilitätsmassnahmen ist das Monitoring und Controlling der Massnahmen ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsmanagements. 	■		Gemeinde
Mob2	Mobilitätsmanagement standortbezogenes Umfeld	<p>Die Gemeinde Stans setzt sich beim Kanton für eine Regelung bezüglich der Erstellungspflicht für Mobilitätskonzepte bei privaten Akteuren im Rahmen von Bauprojekten oder Veranstaltungen ein. Grosse Unternehmen, grosse Ausbildungsinstitutionen, grosse Wohnsiedlungen oder Organisatoren von Grossveranstaltungen welche besonders grosses Verkehrsaufkommen erzeugen, sollen künftig ein Mobilitätskonzept erarbeiten. Die notwendigen Schwellenwerte sind festzulegen. Um eine möglichst vergleichbare Bearbeitungstiefe zwischen den verschiedenen Mobilitätskonzepten zu erreichen, sind die Mindestinhalte zu definieren. Mögliche Inhalte könnten sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausgangslage, Beschrieb Projekt / Planung - Einordnung in Verkehrskonzept Stans, GVK Nidwalden - Ziel, Zweck des Mobilitätskonzepts - Zuständigkeiten / Organisation, Prozess - Beurteilung verkehrliche Auswirkungen - Definition Ziele / Handlungsbedarf des Mobilitätskonzepts - Herleitung und Begründung der Anzahl Parkplätze für MIV - Mobilitätsmassnahmen (MIV, öV, Fuss- und Veloverkehr, Service-, Kommunikations- und Informationsmassnahmen) - Monitoring und Controlling 	■		Kanton, Gemeinde

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
Mob3	Erstellungspflicht für Autoabstellplätze lockern GVK NW: R-4	Die Gemeinde Stans unterstützt die Anpassung der Planungs- und Bauverordnung (PBV) und damit die Ermöglichung von autofreiem und autoarmen Wohnen.	■		Kanton
Mob4	Erstellungspflicht für Veloabstellplätze	Die Gemeinde Stans setzt sich beim Kanton Nidwalden für die Anpassung der Planungs- und Bauverordnung (PBV) und der damit verbunden Ergänzung der Mindestvorschriften für die Anzahl Veloabstellplätze für neue Bauvorhaben ein.	■		Kanton
Mob5	Entflechtung von Arbeits- und Ausbildungsverkehr GVK NW: GV-6	Die Gemeinde Stans befürwortet eine zeitliche Entflechtung des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs für Sekundarstufe, Gymnasium und Berufsschulen.		■	Kanton
Mob6	Coworking Spaces	Um längere Arbeitswege zu vermeiden und damit Verkehr zu reduzieren, setzt sich die Gemeinde Stans beim Kanton Nidwalden zur Prüfung des Potentials zur Realisierung eines Coworking-Space in Stans.		■	Kanton, Gemeinde
Kommunikation und Beratung					
Mob7	Infomappe Mobilität	Die Verteilung der Neuzuzügermappen wird weitergeführt und insbesondere die Informationen zur Mobilität laufend bezüglich der aktuellen Mobilitätsangebote aktualisiert. Die Verkehrsmittelwahl erfolgt oftmals aus Gewohnheit. Neuzuzüger müssen oftmals noch das optimale Verkehrsmittel finden und sind entsprechend offener gegenüber alternativen Mobilitätsformen. Nebst reinen Informationen können auch Gutscheine zum Ausprobieren von neuen Mobilitätsformen animieren. Mögliche Gutscheine könnten sein: – 1 Monat öV-Abo Zone 21 – Gutschein zur Nutzung von Mobility-Fahrzeugen – Gutschein gratis Nutzung Nextbike	■		Gemeinde
Mob8	Mobilitätsberatungen für Private und Unternehmen	Die Gemeinde Stans prüft nebst der kostenlosen Erstberatung des Kantons Nidwalden ein Zusatzberatungsangebot zu Mobilitätsfragen welches nebst Unternehmen auch der Bevölkerung von Stans offen steht. Der Zugang zu einem Beratungstermin ist möglichst niederschwellig zu gestalten und die notwendige Information gut auffindbar zu publizieren. Z. B. im Kanton Luzern können Privatpersonen eine Beratung beim öko-Forum Luzern über ein online-Kontaktformular unkompliziert vereinbaren. Alle notwendigen Infos sind auf luzernmobil.ch auffindbar.		■	Gemeinde
Mob9	Internetseite Mobilität	Die Gemeinde Stans verfügt auf ihrer Gemeinde Website bereits über eine entsprechende Kategorie „Mobilität“ wo Informationen zu Nextbike, Parkplatzangebot, öV und Gemeinde Tageskarten zu finden sind. Am Beispiel von luzernmobil.ch könnte in Zusammenarbeit mit dem Kanton Nidwalden eine eigene Internetseite mit umfassenden Informationen zum Thema Mobilität lanciert werden.	■		Kanton, Gemeinde

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
Mob10	Kampagnen und Aktionstage	Zur Förderung von alternativen Verkehrsmitteln wie zum Beispiel des Fuss- und Veloverkehrs organisiert die Gemeinde Stans Kampagnen und Aktionstage. Mögliche Aktionstage oder Kampagnen könnten sein: Verkehrsfreies Zentrum, Bike to Work, Bike to school, etc.		■	Gemeinde
Mob11	Angebot "Bike4Car"	Das Angebot „Bike4Car“ ermöglicht Autofahrern im Rahmen der Aktion „Bike4Car“ die Autoschlüssel abzugeben und während zwei Wochen kostenlos ein Elektrovelo zu testen. Forschende der ZHAW und der Universität St. Gallen haben festgestellt, dass die Aktion „Bike4Car“ einen messbaren Effekt hat und die Teilnehmenden längerfristig ihr Mobilitätsverhalten ändern. Die Gemeinde Stans setzt sich zur Prüfung eines entsprechenden Angebots beim Kanton Nidwalden ein.	■		Kanton
Mob12	Kampagnen zur Verkehrssicherheit	Potentielle Gefahrenstellen oder Stellen im Verkehrsnetz, welche für die Verkehrsteilnehmenden eine Herausforderung darstellen, können durch eine bewusste und korrekte Benutzung verbessert oder durch eine Umgehung / Umfahrung vermieden werden. Die Gemeinde Stans prüft den Einsatz von Kampagnen wie sie z. B. von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) durchgeführt und angeboten werden.	■		Gemeinde
<i>Fuss- und Veloverkehr</i>					
Mob13	Veloverkehrszählstelle	In Zusammenarbeit mit dem Kanton Nidwalden soll die Installation von gut sichtbaren Velozählstellen geprüft werden. Dadurch soll die Sichtbarkeit des Veloverkehrs erhöht und zusätzlich die Velofahrenden für regelmässiges Velofahren angespornt werden. Nebst der Motivation und Sichtbarkeit sind zusätzlich mittels Veloverkehrszählstellen auch Zähl-daten für planerische Fragestellung (Infrastruktur, Baustellenverkehrsführung, etc.) und zur Kontrolle der angestrebten Ziele (Veloverkehrsförderung) von grosser Bedeutung. Investitionen in die Veloverkehrsinfrastruktur können dadurch leichter gerechtfertigt werden. Die Gemeinde Stans regt beim Kanton die Erstellung eines übergeordneten Veloverkehrszählstellenkonzepts (ähnlich MIV-Zählstellen), welches das Veloverkehrsaufkommen auf den Haupttrouten sowie auf wichtigen Verbindungsrouten erfasst. Aussagekräftige Standorte innerhalb der Gemeinde Stans sind festzulegen.	■		Kanton, Gemeinde
Mob14	Pump- und Servicestation	Die Gemeinde Stans prüft die Installation von Pump- und Servicestationen für einfachere Servicearbeiten bei starkfrequentierten Veloabstellanlagen. Dadurch muss aufgrund eines platten Reifens nicht auf die Velonutzung verzichtet werden und Verkehrsunfälle aufgrund fahruntauglichen Velos können reduziert werden. Mögliche Standorte für Pumpstationen könnten sein: – Velostation Bahnhof Stans – Sportanlage Eichli – Schulanlagen – Zentrumsbereich		■	Gemeinde

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
Mob15	Ausbau Angebot Bike- und E-Bikesharing	Die Gemeinde Stans setzt sich beim Kanton Nidwalden für eine Verdichtung der Bikesharing-Standorte ein. Zusätzliche Standorte sind insbesondere in den Wohnquartieren zu prüfen. Der Einsatz von E-Bikes zur Vergrösserung des Einzugsradius und zur Velonutzung im gesamten Talboden ist zu prüfen.	■		Kanton
Mob16	Förderung Cargobikes	Das Angebot von carvelo2go wurde in den letzten 3 Jahren in der Gemeinde Stans nur spärlich genutzt. Entsprechend wird das Pilotprojekt vorerst nicht weitergeführt. Eine Weiterführung des Cargo-Bikesharing-Angebotes soll längerfristig in Zusammenarbeit mit dem Kanton erneut geprüft werden. Zusätzlich ist zu prüfen, ob von Seite des Kantons Nidwalden oder durch die Gemeinde Stans Fördergelder bereitgestellt werden können, um auf private Initiative hin die Beschaffung eines Cargobikes zu unterstützen. Förderbeiträge für Cargobikes werden zurzeit in der Schweiz eher selten verteilt. In der Stadt Bern erhalten z. B. KMU für die Anschaffungen eines E-Cargobikes einen Förderbeitrag von CHF 2'000.-		■	Kanton, Gemeinde
Mob17	Mikromobilitätsgeräte	Vor der Einführung eines Sharing Angebots für Mikromobilitätsgeräte ist zu prüfen, welche Mobilitätsbedürfnisse die Geräte abdecken, ob die angestrebten Ziele der Mobilitätsentwicklung unterstützt werden und ob allenfalls negative Auswirkungen auf andere Mobilitätsformen zu erwarten sind. Werden Konflikte mit bereits bestehenden Mobilitätsformen erwartet, so sind entsprechende Informations- und Sensibilisierungskampagnen zu prüfen. Bei der Einführung von Sharing-Angeboten durch private Akteure ohne Zusammenarbeit mit der öffentlichen Hand wird das regulatorischen Eingreifen durch den Kanton Nidwalden in Absprache mit der Gemeinde Stans begrüsst.		■	Kanton
Mob18	Veloförderung durch Kommunikation	Die Gemeinde Stans regt beim Kanton Nidwalden eine Förderung des Veloverkehrs durch Kommunikationsmassnahmen an. Für jede Zielgruppe soll dabei eine adressatengerechte Kommunikationsstrategie erarbeitet werden. Die primären Zielgruppen sind: – Pendelnde – Einkaufende – Unternehmen (Cargo-Bikes)	■		Kanton
Mob19	Velofahrkurse	Die Gemeinde Stans unterstützt und fördert Velofahrkurse insbesondere für Familien, Kinder und Senioren. Velofahrkurse werden durch Pro Velo angeboten.	■		Gemeinde
Öffentlicher Verkehr					
Mob20	Gemeindetageskarten	Die Gemeinde Stans führt das Gemeindetageskartenangebot weiter und macht das Angebot bei der Bevölkerung von Stans publik.	■		Gemeinde
Mob21	Testabos	Die Gemeinde Stans prüft die Abgabe von Testabos für den öffentlichen Verkehr oder beteiligt sich beim Kauf eines öV-Abos. Mögliche Zielgruppen sind Personen, welche aufgrund ihrer aktuellen Lebenssituation das Mobilitätsverhalten anpassen können / müssen. Mögliche Zielgruppen:		■	Gemeinde

Nr.	Massnahme	Beschrieb	Priorität		Zuständigkeit
			Hohe Priorität	Mittlere Priorität	
		<ul style="list-style-type: none"> - Jugendliche: Beitrag an ½-Taxabo → aufgrund des Alters fallen ohne ½-Taxabo höher Kosten für die öV-Nutzung an, wodurch sich bestehende öV-Kunden für ein „kostengünstigeres“ Verkehrsmittel (z.B. Roller) entscheiden könnten. - Pensionierte: Testabo → Neue Lebenssituation und aufgrund der wegfallenden Erwerbstätigkeit könnte die Autonutzung überdenkt werden. - Neuzuzüger: Testabo → Neuzuzüger müssen nach dem Wohnortswechsel ihr Mobilitätsverhalten an die neuen Gegebenheiten anpassen. Mit einem Testabo kann der Zugang zum öV erleichtert werden. 			
<i>Motorisierter Individualverkehr</i>					
Mob22	Ausbau Carsharing-Angebot	<p>Die Gemeinde Stans setzt sich beim Kanton Nidwalden für die Förderung eines Ausbaus des Carsharing-Angebots ein.</p> <p>Die Gemeinde Stans unterstützt den Kanton Nidwalden beim Organisieren von Parkfeldern. Im Rahmen von grösseren Bauprojekten sollen im Rahmen von Mobilitätskonzepten die Erstellung von Sharing-Parkfeldern geprüft werden.</p>	■		Kanton, Gemeinde

Tab. 15 Massnahmen Mobilität

4 Umsetzung

Ein Kernanliegen des Verkehrskonzepts Stans ist die Reduktion des Verkehrsaufkommens des motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Siedlungsgebiets von Stans. Dadurch kann die Verträglichkeit des motorisierten Individualverkehrs und die Verkehrssicherheit generell massgeblich erhöht werden.

Im Sinne der 4V-Strategie sind zum Erreichen der angestrebten Zielzustände verschiedene Massnahmen und Massnahmenkombinationen über alle Mobilitätsformen und Verkehrsmittel hinweg notwendig. Dabei ist zwischen Massnahmen zu unterscheiden, welche über die Verhaltensebene Einfluss nehmen und z.B. den motorisierten Verkehr auf flächeneffiziente Mobilitätsformen verlagern oder den Veloverkehr fördern und Massnahmen welche direkt Einfluss auf das gesamte Verkehrssystem nehmen.

Massnahmen welche keine grösseren Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem in Stans haben und trotzdem eine modale Verlagerung oder eine verträglichere Abwicklung des Verkehrsaufkommens ermöglichen, können unabhängig von anderen Massnahmen und zeitnah umgesetzt werden. Dazu zählen zum Beispiel:

- Tempo 30 auf Sammelstrassen
- Parkplatzbewirtschaftung
- Strassenraumgestaltung
- Mobilitätsmassnahmen
- Ausbau Angebot des öffentlichen Verkehrs
- Netzergänzungen im Fuss- und Veloverkehrsnetz
- Veloabstellanlagen

Massnahmen welche direkten Einfluss auf das Verkehrssystem haben, sind in Abstimmung mit der aktuell vorhanden Verkehrsinfrastruktur und dem Verkehrsaufkommen umzusetzen. So ist davon auszugehen, dass z.B. Dosierungsmassnahmen erst mit dem Bau der Entlastungsstrasse Stans West ihre vollständige Wirkung entfalten können. Fahrzeuge von Ennetmoos könnten ohne Entlastungsstrasse das Siedlungsgebiet von Stans nicht auf dem übergeordneten Strassennetz umfahren, wodurch die zu dosierende Verkehrsmenge stark ansteigt. Weiter ist auch eine Veränderung der Verkehrsführung im Dorfkern von Stans erst möglich, wenn z.B. auf der Robert-Durrer-Strasse das Verkehrsaufkommen reduziert und Kapazitäten frei geworden sind. Dies dürfte mit dem Bau der Entlastungsstrasse Stans West der Fall sein.

Einen Teil zur Zielerreichung trägt auch die Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmenden bei, welche durch Anreize und Sensibilisierung erreicht wird. Entsprechend sind Mobilitätsmassnahmen, Ausbau des öV-Angebots und auch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zeitnah anzugehen und umzusetzen. Dadurch kann die Grundlage geschaffen werden, um Verkehr zu vermeiden, Verkehr zu verlagern, Verkehr verträglich zu gestalten und Verkehr zu vernetzen.