



Projekt

Robert-Durrer-Strasse, Stans Betriebs- und Gestaltungskonzept Erläuternder Bericht, Stufe Vorprojekt



Auftraggeber **Gemeinde Stans**
Bauamt
CH-6371 Stans

Bericht-N° **2514-05-100**
Projekt-N° **2514**

Datum **27. April 2026**
Version **1.0**

Beilagen **2514-05-101 Robert-Durrer-Strasse, Stans, Betriebs- und Gestaltungskonzept Stufe Vorprojekt,**
27. April 2026

AKP
Verkehrsingenieur AG

Habsburgerstrasse 26
CH-6003 Luzern

Eichstrasse 25
CH-8045 Zürich

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

Projekt BGK Robert-Durrer-Strasse, Stans / Verkehrliche Analyse und Erläuterung
Seite II

IMPRESSUM

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

Dateiname 2514_05_100_BGK-Robert-Durrer-Strasse.docx
Letzte Änderung 27. April 2026

REVISIONSVERMERKE

Version	0.1
Datum	24. April 2025
Visum	CT
Art der Änderung	Entwurf
Version	0.2
Datum	13. März 2026
Visum	CT
Art der Änderung	Überarbeitung aufgrund Projektfortschritt
Version	0.3
Datum	17. April 2026
Visum	CT
Art der Änderung	Ergänzung Fahrzeugbreiten landwirtschaftliche Fahrzeuge
Version	1.0
Datum	27. April 2026
Visum	CT
Art der Änderung	Erstausgabe

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Bearbeitungsperimeter und Abschnitte	5
1.3	Projektziele	5
1.4	Generelles BGK Sammel- und Erschliessungsstrassen Stans	6
2	Grundlagen	7
3	Analyse und Handlungsbedarf	8
3.1	Abschnitt Nordwest	8
3.2	Abschnitt Südost	10
4	Betriebs- und Gestaltungskonzept	12
4.1	Querschnittsaufteilung	12
4.2	Abschnitt Nordwest	13
4.2.1	Bushaltestelle und Fussgängerstreifen Kantonalbank/ Langmatt	13
4.2.2	Turmatthof	14
4.2.3	Knoten Bluemattstrasse	14
4.3	Abschnitt Südost	15
4.3.1	Vorplatz und Knoten SPAR	15
4.3.2	Knoten Büntistrasse	16
4.3.3	Knoten Tottikonstrasse	16
4.3.4	Strassenraum Kuster	18
4.4	Geschwindigkeit	18
4.5	Landwirtschaftliche Fahrzeuge	19
	Anhang	21
	Nutzungen	21
	Verkehrsaufkommen	21
	Querschnittsbelastung Robert-Durrer-Strasse	21
	Querschnittsbelastung Bluemattstrasse	22
	Knotenstrombelastung Bluematt- / Robert-Durrer-Strasse	22
	Unfälle	23
	Busfrequenzen Robert-Durrer-Strasse	24
	Ausnahmetransportroute	24
	Fussverkehr	25
	Wunschlinien	25
	Fussgängerstreifen Langmatt	26
	Fussgängerstreifen Kantonalbank (Kreisel)	27
	Fussgängerstreifen Turmatt	28
	Knoten Bluemattstrasse	30
	Fussgängerstreifen Büntistrasse	32

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Robert-Durrer-Strasse ist baulich in einem schlechten Zustand und soll saniert werden. In diesem Zusammenhang soll die Strassenraumaufteilung analysiert und nach Möglichkeit möglichst innerhalb der heutigen Strassenparzelle analysiert werden.

Für die Umgestaltung der Robert-Durrer-Strasse wurde eine Vorstudie erarbeitet, in welcher verschiedene Konzeptansätze überprüft wurden. Die Empfehlungen aus der Vorstudie wurden im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes überprüft und kritisch hinterfragt. Die daraus resultierende Bestvariante diente als Basis für das Vorprojekt. Aufgrund eines Verkehrsversuches mit einer Einbahnverkehrsführung im Zentrum von Stans und der Ausarbeitung des kommunalen Verkehrskonzeptes wurde die Weiterbearbeitung des Vorprojekts allerdings unterbrochen.

Beim jetzigen Neustart des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Robert-Durrer-Strasse werden die Erkenntnisse aus dem Verkehrskonzept sowie dem generellen Betriebs- und Gestaltungskonzept der Gemeinde Stans in die Projektierung integriert.

Die AKP Verkehrsingenieur AG aktualisiert für die Robert-Durrer-Strasse das Betriebs- und Gestaltungskonzept auf Basis der Erkenntnisse und Planungen der vergangenen Jahre.

Die Bearbeitung erfolgt in nachfolgendem Projektperimeter:



Abb. 1 Projektperimeter (Kreisel Kantonbank - Einmündung Bahnhofplatz)

1.2 Bearbeitungsperimeter und Abschnitte

Abschnitte Für die Bearbeitung wird die Robert-Durrer-Strasse nach Erscheinungscharakter in zwei homogene Abschnitte gemäss untenstehender Abbildung unterteilt:

- Abschnitt Nordwest: Kreisel Kantonalbank - Knoten Bluemattstrasse
- Abschnitt Südost: Knoten Bluematt - Einmündung Bahnhofplatz

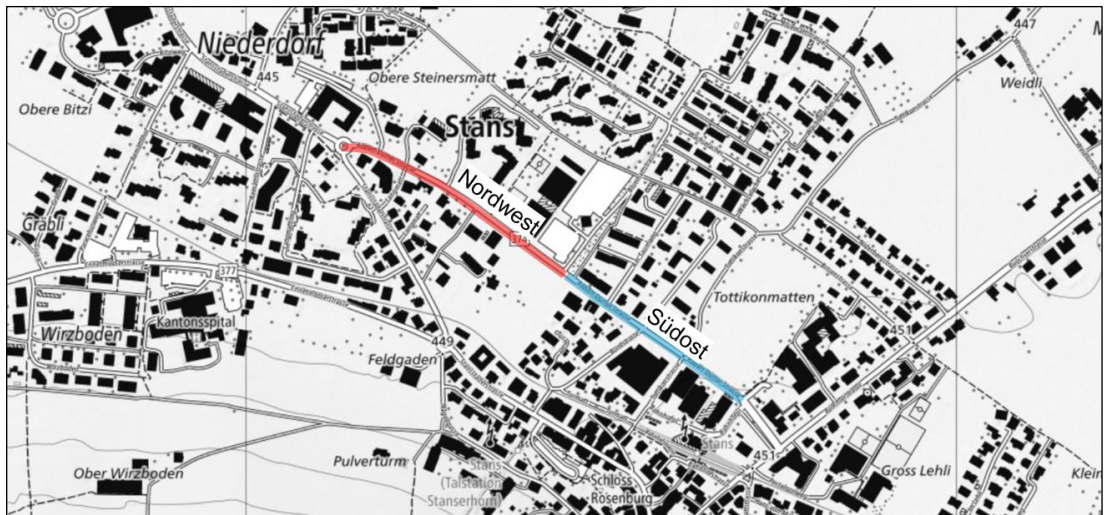


Abb. 2 Bearbeitungsperimeter und Abschnitte

Der Abschnitt Einmündung Bahnhofplatz bis Buochserstrasse wird in diesem BGK nicht behandelt, da die Projektierung von zusätzlichen Haltekannten im Bereich Bahnhofplatz Ost noch nicht abschliessend geklärt ist.

1.3 Projektziele

Folgende Projektziele werden mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Robert-Durrer-Strasse verfolgt:

- Optimierte Querschnittsgestaltung im ganzen Projektperimeter
- Verbesserte Strassenraumgestaltung
- Optimierung Knotengestaltung Tottikonstrasse sowie Bluemattstrasse
- Hindernisfreie Gestaltung der Bushaltekannten im Bereich der Kantonalbank
- Optimierung der Ausgestaltung und Positionierung der Fussgängerstreifen
- Durchgehende und sichere Fussverkehrsverbindungen
- Optimierung Veloverkehrsführung
- Behebung von potenziellen Sicherheitsdefiziten

1.4 Generelles BGK Sammel- und Erschliessungsstrassen Stans

Das übergeordnete generelle BGK dient als Grundlage für das BGK Robert-Durrer-Strasse. Die Robert-Durrer-Strasse wird im generellen BGK als verkehrsorientierte Sammelstrasse mit Veloverkehr im Mischverkehr klassiert. Daraus ergibt sich folgende Strassenraumaufteilung:

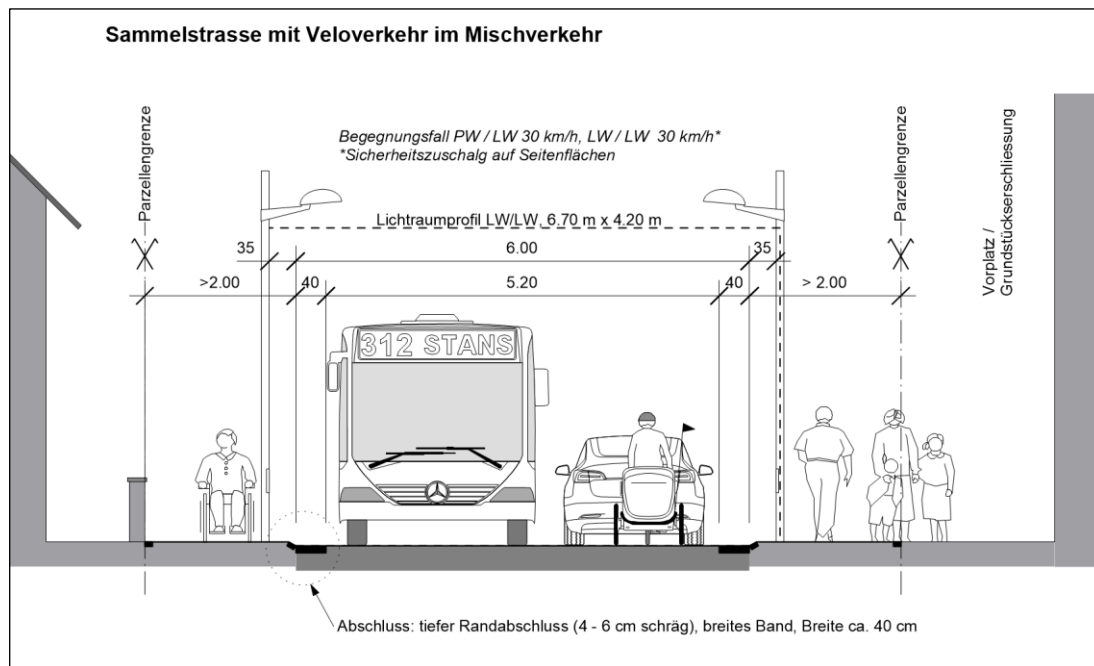


Abb. 3 Strassenraumaufteilung Sammelstrassen mit Veloverkehr im Mischverkehr gemäss generellem BGK [16]

Die Strassenraumgestaltung der Robert-Durrer-Strasse basiert auf einer klaren Aufteilung mit beidseitigen Trottoirs und einer 6,00 m breiten Fahrbahn. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt. Zur Erhöhung der Verträglichkeit des Veloverkehrs im Mischverkehrs mit dem motorisierten Verkehr, wird die Fahrbahn optisch durch beidseitige breite Bänder eingengt und so die Fahrgeschwindigkeit auf der Strasse homogenisiert. Eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30km/h gemäss Verkehrskonzept Stans kann mit der vorliegenden Strassenraumgestaltung realisiert werden.

Für den Fussverkehr sind beidseitig Trottoirs mit einer Mindestbreite von 2,00 m vorgesehen. Zur sicheren Querung der Strasse sind die Fussgängerstreifen mit Mittelinseln auszustatten. Bei den einmündenden Strassen ist eine Gestaltung mit Trottoirüberfahrten anzustreben, um den Fussgängern und den fahrzeugähnlichen Geräten Vortritt zu gewähren.

2 Grundlagen

Für die vorliegende Untersuchung standen die folgenden Grundlagen zur Verfügung:

- [1] AKP Verkehringenieur AG, Robert-Durrer-Strasse Stans, Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), Version: 1.0, Mai 2018
- [2] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Entwurf des Strassenraumes, Vorgehen für die Entwicklung von Gestaltungs- und Betriebskonzepten, VSS 40 210. März 2019
- [3] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Projektierung, Grundlagen, Strassentypen, VSS 40 040b. März 2019
- [4] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Sammelstrassen, VSS 40 044. März 2019
- [5] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Projektierung, Grundlagen, Strassentyp: Erschliessungsstrassen, VSS 40 045. März 2019
- [6] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Geometrisches Normalprofil, Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer, VSS 40 201. März 2019
- [7] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Parkieren, Anordnung und Geometrie der Parkieranlagen für Personenkraftwagen und Motorräder, VSS 40 291. Dezember 2021
- [8] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Strassenprojektierung - Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts, VSS-40303-D. Ausgabe März 2019
- [9] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. SN 640 075. Fussgängerkehr - Hindernisfreier Verkehrsraum, Erläuterungen, Anforderungen und Abmessungen. Ausgabe Dezember 2014
- [10] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). SN 640 070. Fussgängerkehr, Grundnorm. Ausgabe Februar 2009
- [11] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. VSS-40212. Entwurf des Strassenraums – Gestaltungselemente. Ausgabe März 2019.
- [12] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. VSS-40271A. Kontrolle der Befahrbarkeit. Ausgabe März 2019.
- [13] Mobile Verkehrsmessung Nidwalden 2021. SwissTraffic. 26.04 – 09.05.2021
- [14] TEAMverkehr.zug, Appert und Zwahlen Partner. Vorstudie, Betriebs- und Gestaltungskonzept Robert-Durrer-Strasse, Präsentation und Pläne. 26. November 2013
- [15] Grolimund + Partner AG. Robert-Durrer-Strasse, Stans, Massnahmenstudie Lärm. 15. August 2025
- [16] AKP Verkehringenieur AG, Schmidhof AG. Generelles Betriebs- und Gestaltungskonzept, Stans, Sammel- und Erschliessungsstrassen. 22. November 2023

3 Analyse und Handlungsbedarf

In den Jahren 2013 / 14 wurde eine Vorstudie mit partizipativer Beteiligung durchgeführt, um die generellen Handlungsfelder der Robert-Durrer-Strasse zu definieren:

- mehr Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr
- gemässigte Fahrweise motorisierter Verkehr
- Querschnitt wird nur geringfügig verändert
- Trottoir beidseitig
- Fussgängerstreifen möglichst mit Mittelinseln
- Landerwerb minimal halten (nur wo nötig)
- "zeitgemässes" Erscheinungsbild
- Kompatibel mit Verkehrsbelastung von 5'000 – 10'000 Fz/d (DTV)

Ergänzend sollen das geometrische Normalprofil und die daraus resultierenden Begegnungsfälle überarbeitet und an die aktuellen Normen angepasst werden.

3.1 Abschnitt Nordwest

Kriterium		Bemerkungen
Klassifizierung nach Strassentypen VSS	HLS: <input type="checkbox"/> Grundtyp, <input type="checkbox"/> Red. Typ HVS: <input type="checkbox"/> Grundtyp, <input type="checkbox"/> Red. Typ VS: <input type="checkbox"/> RVS, <input type="checkbox"/> LVS SS: <input checked="" type="checkbox"/> HSS, <input type="checkbox"/> QSS	Normalprofil: ca. 6.00 m + 2.00 m Trottoir (beidseitig), Strassenraum = 10.00 m
Lage	<input checked="" type="checkbox"/> innerorts <input type="checkbox"/> ausserorts	
Höchstgeschwindigkeit	<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h, <input type="checkbox"/> 80 km/h <input type="checkbox"/> 60 km/h	
Verkehrsaufkommen	DTV: ca. 8460; Schwerverkehr: ca. 4%	Verkehrserhebung 2021 [7]
Buslinie	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	311 Stans – Seelisberg 312 Stans – Sarnen 323 Stans - Stansstad
Schwerverkehr	Verboten Zubringerdienst gestattet (z.B. SPAR)	
Ausnahmetransportrouten	Typ <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> II <input type="checkbox"/> III <input checked="" type="checkbox"/> IV <input type="checkbox"/> nein	Erhöhte Anforderung Lichtraumprofil (siehe Anhang)
Schulweg	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Schulzentrum Turmatt, mit Kindergarten und Primarschule
Fussverkehrsführung	Trottoir beidseitig vorhanden	Ausgenommen südseitig Untere Turmatt (Parzelle 484)
Veloverkehrsführung	Mischverkehr, keine Veloinfrastruktur	Oft Schüler unterwegs aufgrund des Schulhauses Nicht teil der kantonalen oder nationalen Velorouten, kreuzt jedoch bei der Tottikonstrasse

Kriterium	Bemerkungen
Allgemeine Defizite	<ul style="list-style-type: none">– Fehlende Veloverkehrsführung (Mischverkehr)– Nicht BehiG.-konforme Bushaltestelle– Teilweise eingeschränkte Sichtweiten bei Zufahrt– Teilweise schlechte Fussverkehrsführung bei den Zufahrten
Unfälle	<ul style="list-style-type: none">– Fussgängerunfall auf Robert-Durrer-Strasse bei Fussgängerstreifen KB, Turmatt und Bluemattstrasse
Lärm [15]	<ul style="list-style-type: none">– IST Situation, 2025: 2 Gebäude– Prognose, 2045 (ohne Massnahmen): 3 Gebäude– Prognose, 2045 (SDA8 / SDA4, T50): 2 Gebäude– Prognose, 2045 (T30): keine Überschreitungen
Nutzungen	<ul style="list-style-type: none">– Geprägt durch W und WG Zonen beidseitig der Strasse– Gemeindeparkplatz nordseitig bei der Einmündung Bluemattstrasse ~180 gebührenpflichtige Parkplätze sowie 2 Carparkplätze– Schule sowie Kindergarten Turmatt neben Gemeindeparkplatz

Tab. 1: Analyse Abschnitt Nordwest



Abb. 4 a, b Strassenraum Abschnitt Nordwest

Im nordwestlichen Abschnitt sind alle Häuser leicht vom Strassenraum zurückversetzt, wobei viele Gebäude zusätzlich durch eine Begrünung, sei es eine Baumreihe, eine Hecke oder das Retentionsbecken ab dem Gemeindeparkplatz, vom Strassenraum getrennt sind. Durch diese Abgrenzung wirkt die Strasse verkehrsorientiert. Die Erschliessung der Liegenschaften erfolgt rückwärtig. Für den Fussverkehr gibt es punktuelle Querungsmöglichkeiten mittels Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel. Die Bushaltestelle Kantonalbank ist nicht hindernisfrei gemäss Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG.).

- ! **Im Abschnitt Nordwest ist zur Gewährleistung der Fussgängersicherheit ein beidseitig durchgehendes Trottoir notwendig und die Fussgängerstreifen sind mit Schutzinseln zu ergänzen. Die Haltekanten an der Bushaltestelle Kantonalbank sind gemäss BehiG auszubauen.**

3.2 Abschnitt Südost

Kriterium		Bemerkungen
Klassifizierung nach Strassentypen VSS	HLS: <input type="checkbox"/> Grundtyp, <input type="checkbox"/> Red. Typ HVS: <input type="checkbox"/> Grundtyp, <input type="checkbox"/> Red. Typ VS: <input type="checkbox"/> RVS, <input type="checkbox"/> LVS SS: <input checked="" type="checkbox"/> HSS, <input type="checkbox"/> QSS	Normalprofil: ca. 6.00 m + 2.00 m Trottoir (beidseitig), Strassenraum = 10.00 m
Lage	<input checked="" type="checkbox"/> innerorts <input type="checkbox"/> ausserorts	
Höchstgeschwindigkeit	<input checked="" type="checkbox"/> 50 km/h, <input type="checkbox"/> 80 km/h <input type="checkbox"/> 60 km/h	
Verkehrsaufkommen	DTV: ca. 8460; Schwerverkehr: ca. 4%	Verkehrserhebung 2021 [7]
Buslinie	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	311 Stans – Seelisberg 312 Stans – Sarnen 323 Stans - Stansstad
Schwerverkehr	Verboten Zubringerdienst gestattet (z.B. SPAR)	
Ausnahmetransportrouten	Typ <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> II <input type="checkbox"/> III <input checked="" type="checkbox"/> IV <input type="checkbox"/> nein	Erhöhte Anforderung Lichtraumprofil (siehe Anhang)
Schulweg	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	Schulzentrum Turmatt, mit Kindergarten und Primarschule
Fussverkehrsführung	Trottoir beidseitig vorhanden	
Veloverkehrsführung	Mischverkehr, keine Veloinfrastruktur	Oft Schüler unterwegs aufgrund des Schulhauses Nicht teil der kantonalen oder nationalen Velorouten, kreuzt jedoch bei der Tottikonstrasse
Allgemeine Defizite	<ul style="list-style-type: none"> – Fehlende Veloverkehrsführung (Mischverkehr) – Teilweise eingeschränkte Sichtweiten bei Zufahrt – Teilweise schlechte Fussverkehrsführung bei den Zufahrten 	
Unfälle	<ul style="list-style-type: none"> – Fussgängerunfall bei Tottikonstrasse – Mehrere Einbiege Unfälle Kreuzung Bahnhofparking (leicht Verletzte) 	
Lärm [15]	<ul style="list-style-type: none"> – IST Situation, 2025: 7 Gebäude – Prognose, 2045 (ohne Massnahmen): 7 Gebäude – Prognose, 2045 (SDA8 / SDA4, T50): 7 / 1 Gebäude – Prognose, 2045 (T30): keine Überschreitungen 	
Nutzungen	<ul style="list-style-type: none"> – Mehrheitlich Wohnnutzung – Quartierladen SPAR für täglichen Bedarf 	

Tab. 2 Analyse Abschnitt Südost



Abb. 5 a, b Strassenraum Abschnitt Südost

Im südöstlichen Abschnitt besteht ein beidseitiges Trottoir, wobei das nördliche Trottoir häufig durch Einfahrten unterbrochen ist. Die Querung der Strasse erfolgt gebündelt über Fussgängerstreifen ohne Mittelinseln. Durch die nahe gelegene Schule und den SPAR kommt es in diesem Bereich zu häufigen Querungen. Im Gegensatz zum nordwestlichen Abschnitt ist dieser Bereich zusätzlich durch Parkplätze und Zufahrten zum Strassenraum geprägt, was ein potenzielles Sicherheitsrisiko für den Fussverkehr darstellt.

- ! **Im Abschnitt Südost gilt es, die Fussgängersicherheit durch eine klare Regelung der Vortrittsverhältnisse und eine sichere Gestaltung der Fussgängerführung zu verbessern. Der Knoten Bluemattstrasse gilt es unter besonderer Berücksichtigung der Schulhausnähe sicher zu gestalten. Mögliche Lösungen für eine durchgehende und ausreichend breite Fussverkehrsinfrastruktur sowie eine klare Zuteilung der Verkehrsflächen sind aufzuzeigen. Die Anordnung der Parkfelder beim SPAR sind wenn möglich zu optimieren, und die Sichtverhältnisse der Zufahrten gilt es zu prüfen.**

4 Betriebs- und Gestaltungskonzept

4.1 Querschnittsaufteilung

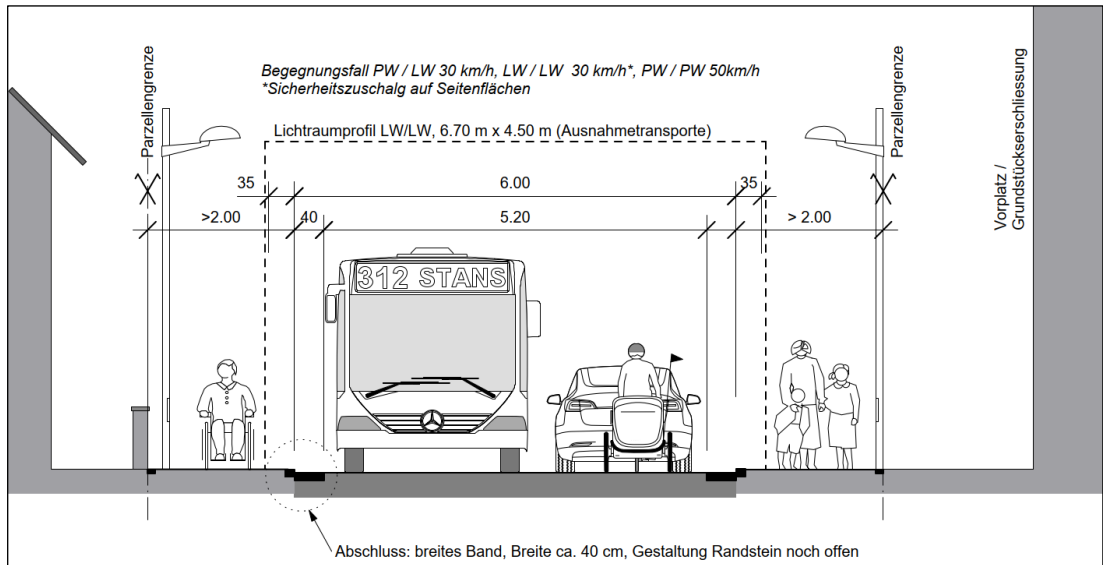
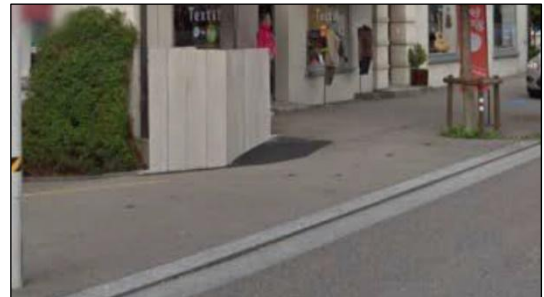


Abb. 6 Querschnittsaufteilung Robert-Durrer-Strasse

Die Querschnittsaufteilung orientiert sich am übergeordneten BGK und wird gemäss Kapitel 1.4 umgesetzt. Die vorhandene Fahrwegbreite von 6,00 m wird beibehalten und beidseitig durch durchgängige 2,00 m breite Trottoirs ergänzt. Der Strassenraum wird durch ein ca. 40 cm breites Band begrenzt. Die optische Breite der Fahrweg wird dadurch auf ca. 5,20 m reduziert. Dies trägt dazu bei, die verkehrsorientierte Wirkung der Robert-Durrer-Strasse zu reduzieren, tiefere Geschwindigkeiten zu fördern und ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen. Der motorisierte Verkehr und der Veloverkehr teilen sich die Fahrweg im Mischverkehr. Die Kandelaber werden strassenfern platziert.



Abb. 7, 8 Gestaltungsbeispiel Via Nova Flims



Gestaltungsbeispiel Dorfstrasse Meilen

4.2.2 Turmatthof

Zur Erhöhung der Querungssicherheit wird eine neue Mittelinsel beim Fussgängerstreifen Turmatthof errichtet. Der Fussgängerstreifen wird aufgrund der Flucht der angrenzenden Gehwege und Ausfahrten auf die bestmögliche Wunschlinie verlegt und befindet sich in der Verlängerung des Zugangsweges zum Schulhaus. Zusätzlich wird auf der Südseite ein neues Trottoir mit einer Breite von 2.00 m angelegt.

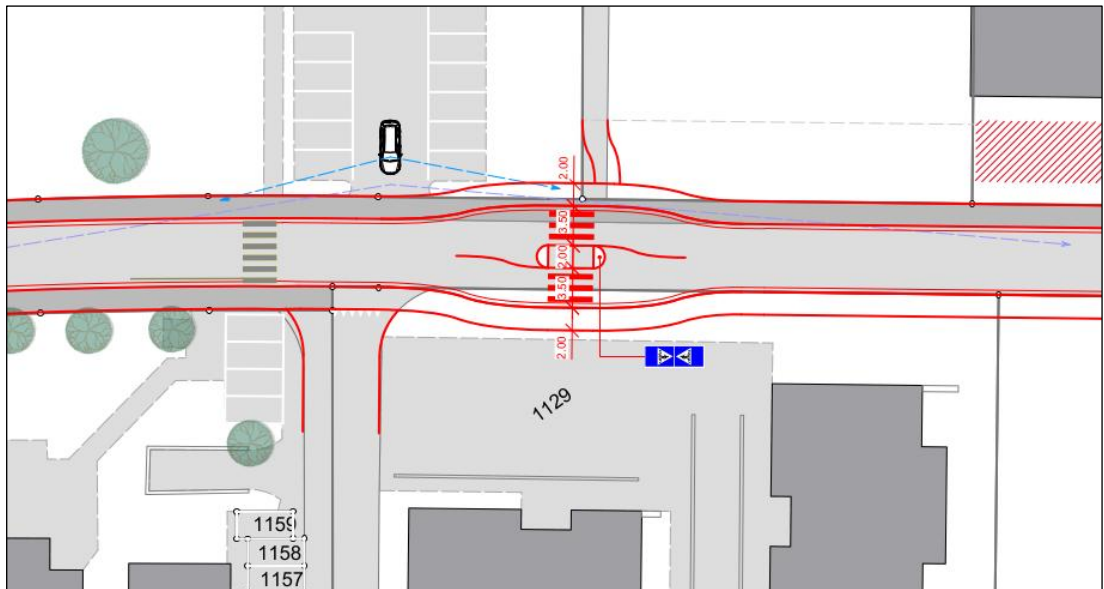


Abb. 10 Fussgängerführung Turmatthof, Landerwerb beidseitig

4.2.3 Knoten Bluemattstrasse

Variantenstudium Für den Knoten Bluemattstrasse wurden verschiedene Knotenformen geprüft, analysiert und bewertet. Dabei stellte sich heraus, dass die heutige Knotenform mit einem T-Knoten weiterhin die zweckmässigste Lösung für den motorisierten Verkehr als auch für den Fussverkehr darstellt.

Nebst dem T-Knoten, wurde auch eine Trottoirüberfahrt, Kreisel sowie z.B. eine Rechtsvortrittsregelung geprüft. Die Fussverkehrsführung war ein Bestandteil des Variantenstudiums.

Knotenform Die heutige Knotenform wird als T-Knoten beibehalten. Der Fussgängerstreifen über die Bluemattstrasse wird mit einer Mittelinsel ergänzt. Dadurch kann die Sicherheit für den Fussverkehr markant erhöht werden. Obwohl der DTV für eine Insel nicht zwingend ist, besteht trotzdem ein Sicherheitsdefizit für die Strassenquerung, da der Fussgängerstreifen im Rückstaubereich der Ausfahrt in die Robert-Durrer-Strasse liegt. Bei mehreren wartenden Fahrzeugen verdecken diese den Fussgängerstreifen und zufahrende Fahrzeuge können querende Fussgänger nur ungenügend erkennen. Mit einer Mittelinsel kann der Fussgängerstreifen zweistufig gequert werden. Für die Befahrbarkeit des Knotens mit Reisebussen oder Lastwagen ist die Durchfahrtsbreite zwischen der Insel und dem Trottoir in Richtung Bluemattstrasse zu erhöhen.

Fussgängerstreifen SPAR Die Analyse der Fusswegbeziehungen hat gezeigt, dass der bestehende Fussgängerstreifen im Bereich des SPARs zur Querung der Robert-Durrer-Strasse aus netztechnischer Sicht von untergeordneter Bedeutung ist. Er dient im Wesentlichen nur den drei Liegenschaften sowie den Parkierenden auf den Parkplätzen auf der Südseite des SPARs. Die Wunschlinien des

Fussverkehrs können auch über den Fussgängerstreifen im Bereich der Tottikonstrasse sichergestellt werden (z.B. Touristen Gemeindeparkplatz → Stanserhornbahn). Weiter weist der Fussgängerstreifen durch die überfahrbaren Wartebereiche ein wesentliches Sicherheitsdefizit und könnte nur mit sehr grossen Auswirkungen auf private Grundstücke (Aufhebung Parkfelder und Garagen) mit einer Mittelinsel ergänzt werden. Aufgrund dieser Erkenntnisse kann aus verkehrsplanerischer Sicht auf diesen Fussgängerstreifen verzichtet werden.

Es werden folgende Änderungen geplant:

- Fussgängerstreifen mit Fussgängerschutzinsel auf der Bluemattstrasse
- Aufhebung Fussgängerstreifen Robert-Durrer-Strasse prüfen
- Aufweitung Strassenraum für Befahrbarkeit mit Lastwagen / Reisebussen
- Durchgehendes Trottoir südseitig der Robert-Durrer-Strasse
- Anpassung Fussverkehrsfläche an Vorplatz SPAR



Abb. 11 Variante T-Knoten mit Fussgängerschutzinsel auf Bluemattstrasse

4.3 Abschnitt Südost

4.3.1 Vorplatz und Knoten SPAR

Die heutige Anordnung der Parkfelder entspricht nicht der VSS-Norm. Die Parkfelder unterschreiten die minimale Länge von 5.00 m und der Sicherheitsabstand von 0.50 m zum Trottoir fehlt. Der Sicherheitsabstand von 0.50 m dient zur Reduzierung des Konfliktpotenzials mit dem Fussverkehr und zur Verbesserung der Sichtverhältnisse beim rückwärts Ausparkieren. Ohne Sicherheitszuschlag wird das Trottoir mit stark eingeschränkten Sichtverhältnissen befahren und der Fussverkehr auf dem Trottoir kann nur ungenügend erkannt werden. Diese Problematik verschärft sich mit den zu kurzen Parkfeldern zusätzlich. Eine Optimierung der Situation ist anspruchsvoll, da damit Parkfelder verloren gehen. Über die Umsetzung einer Optimierung der Situation wird die Gemeinde zusammen mit der Grundeigentümerschaft im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojekts entscheiden.

4.3.2 Knoten Büntistrasse

Am Knoten Büntistrasse wird der bestehende Fussgängerstreifen mit einer Mittelinsel ergänzt. Dadurch ist eine Aufweitung des Strassenquerschnittes notwendig. Die Befahrbarkeit für Lastwagen, welche in Richtung Stansstad einmünden, wird dadurch eingeschränkt bzw. das Trottoir mit der Karosserie überschleppt. Aufgrund des geltenden Fahrverbots auf der Büntistrasse und dem Lastwagenfahrverbot auf der Robert-Durrer-Strasse ist das Lastwagenverkehrsaufkommen gering und die Einschränkung vertretbar. Optional könnte auf der Büntistrasse ein Linksabbiegeverbot für Lastwagen signalisiert werden.

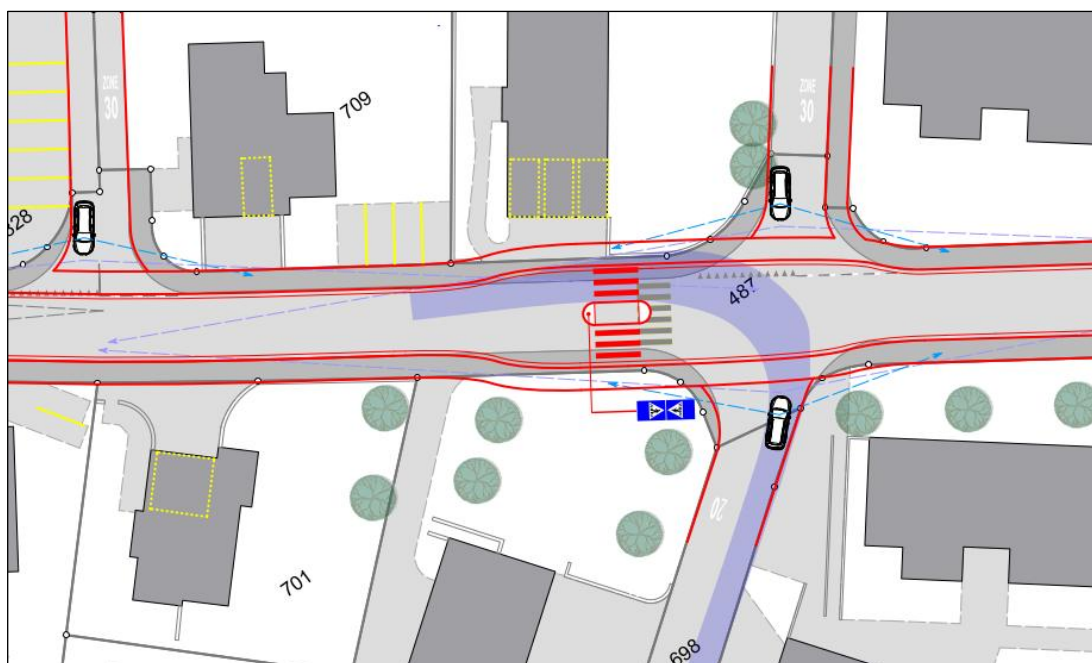


Abb. 12 Fussgängerstreifen Büntistrasse mit Mittelinsel

4.3.3 Knoten Tottikonstrasse

Der Knoten Tottikonstrasse ist für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ein wichtiges Netzelement und muss nachfolgende Ansprüche abdecken:

- Öffentlicher Verkehr Der Knoten Tottikonstrasse ist die Hauptzufahrt zum Bushof Stans und wird entsprechend häufig durch den öffentlichen Verkehr frequentiert. In der heutigen Situation ist die Knotengeometrie für die Linienbusse der PostAuto AG zu knapp dimensioniert, was dazu führt, dass beim Abbiegen das Trottoir durch die ausscherende Fahrzeuggeometrie überschleppt wird. Das Ausscheren kann nur schwer durch den Fussverkehr richtig eingeschätzt werden, weshalb dadurch eine potenzielle Gefahrenstelle entsteht. Mit einer Verbreiterung des Knotens (in Abhängigkeit Mittelinsel und Querungshilfe Veloverkehr) kann zum Abbiegen der notwendige Platz zur Verfügung gestellt werden.
- Veloverkehr Der Veloverkehr nutzt über den Knoten Tottikonstrasse eine wichtige Verbindung zum Bahnhof Stans. Diese bedeutende Querungsstelle wird durch eine Querungshilfe verbessert, indem ein zweistufiges Queren mit Halt in der Knotenmitte ermöglicht wird. Dazu wird die Mittelinsel mit einer Breite von bis zu 3.00 m besonders grosszügig und komfortabel ausgebaut. Das mehrstufige Queren ist somit sowohl für Velos als auch für Spezialvelos (z. B. Cargobikes) problemlos möglich.

Velos, die vom Bushof im Gegenverkehr in Richtung Robert-Durrer-Strasse und weiter in Richtung Tottikonstrasse ausfahren, werden neu durch eine Insel im Bereich der Knotenausfahrt beim Abwarten der Vortrittsverhältnisse geschützt. Bis anhin konnte der gesamte Knoten uneingeschränkt für die Zufahrt zum Bushof genutzt werden, wodurch tendenziell auch höhere Geschwindigkeiten im Knotenbereich möglich waren.

Fussverkehr Wie beim Veloverkehr ist der Knoten Tottikonstrasse ein wichtiger Bestandteil im Fussverkehrsnetz zur Erschliessung der Wohnquartiere, welche nördlich der Robert-Durrer-Strasse liegen. Der heutige Fussgängerstreifen ist aufgrund der Lage optimal auf der Wunschlinie des Fussverkehrs gelegen. Durch die lange Querungsdistanz ist die Querung mit einem potenziellen Sicherheitsdefizit verbunden. Mit der Ergänzung der Mittelinsel kann die Querungsdistanz reduziert werden und die Querung erfolgt zweistufig. Dadurch kann die Sicherheit im Bereich des Fussgängerstreifens erhöht werden.

Folgende Anpassungen werden vorgesehen:

- Trottoirüberfahrt bei der Zufahrt Nord (zukünftiges Fahrverbot für motorisierter Verkehr (Zubringerdienst Tottikonstrasse 13 und 15 gestattet)), hauptsächliche Nutzung durch Fuss- und Veloverkehr
- Fussgängerstreifen mit Fussgängerschutzinsel
- 2 - 3m breiter Mehrzweckstreifen mit Schutzinsel, als Querungshilfe für Veloverkehr sowie für abbiegende Postautos
- Knotenaufweitung zur normgerechten Realisierung der Schutzinseln
- Anpassung Linienführung Tottikonstrasse, verbesserte Querung Veloverkehr sowie Möglichkeit für Landabtausch mit Parzelle 490

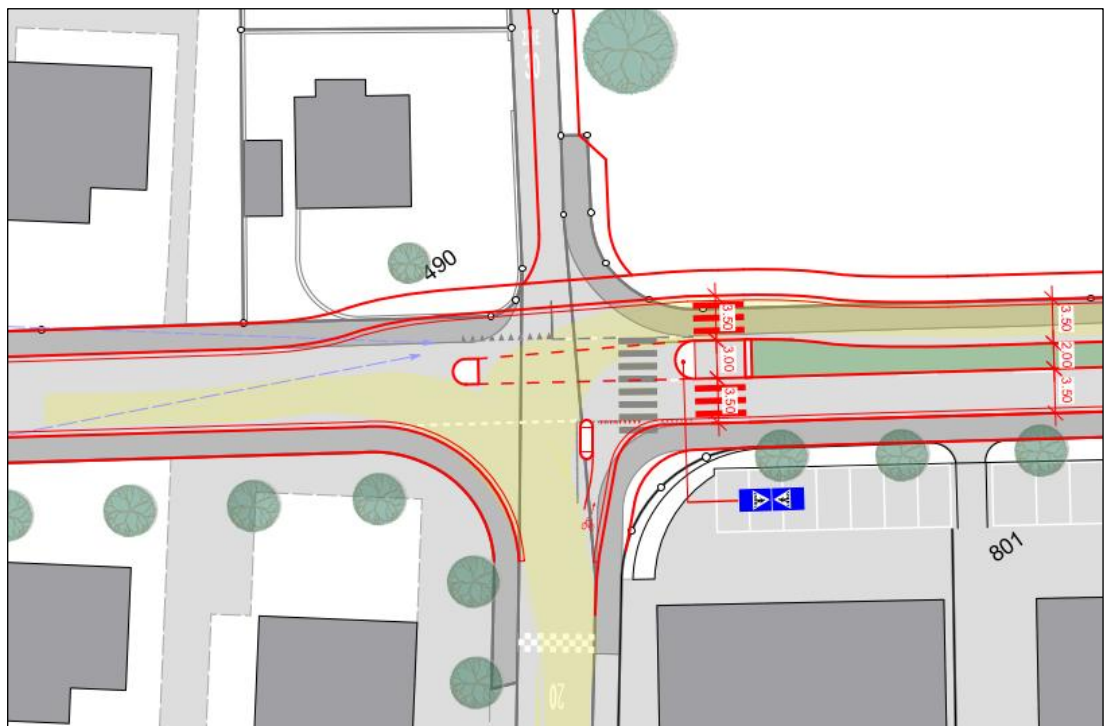


Abb. 13 Knoten Tottikonstrasse mit Querungshilfe für Velos und Mittelinsel

4.3.4 Strassenraum Kuster

Zur Sicherstellung von einer homogenen Verkehrsführung wird im Bereich Kuster der gesamte Strassenraum aufgeweitet und mit einem Mittelbereich ergänzt. Der Mittelbereich kann im Bereich der Zu- und Ausfahrt Kuster als Abbiegehilfe genutzt werden. Der Abschnitt zwischen dem Knoten mit der Tottikonstrasse und der Ein- und Ausfahrt Kuster wird begrünt. Der Mittelbereich ergibt sich aus der Mittelinsel beim Fussgängerstreifen im Bereich des Knotens mit der Tottikonstrasse und dem Linksabbiegestreifen in Richtung Bahnhofparking. Der begrünte Mittelbereich wird im südöstlichen Abschnitt im Notfall auch als Feuerwehrstellfläche mitbenutzt. Entsprechend ist die Benutzbarkeit und Tragfähigkeit gemäss Merkblatt, Oberbau mit Bewuchs bei Feuerwehrflächen (Feuerwehrinspektorat NW/OW, 11.09.2023) zu gewährleisten.

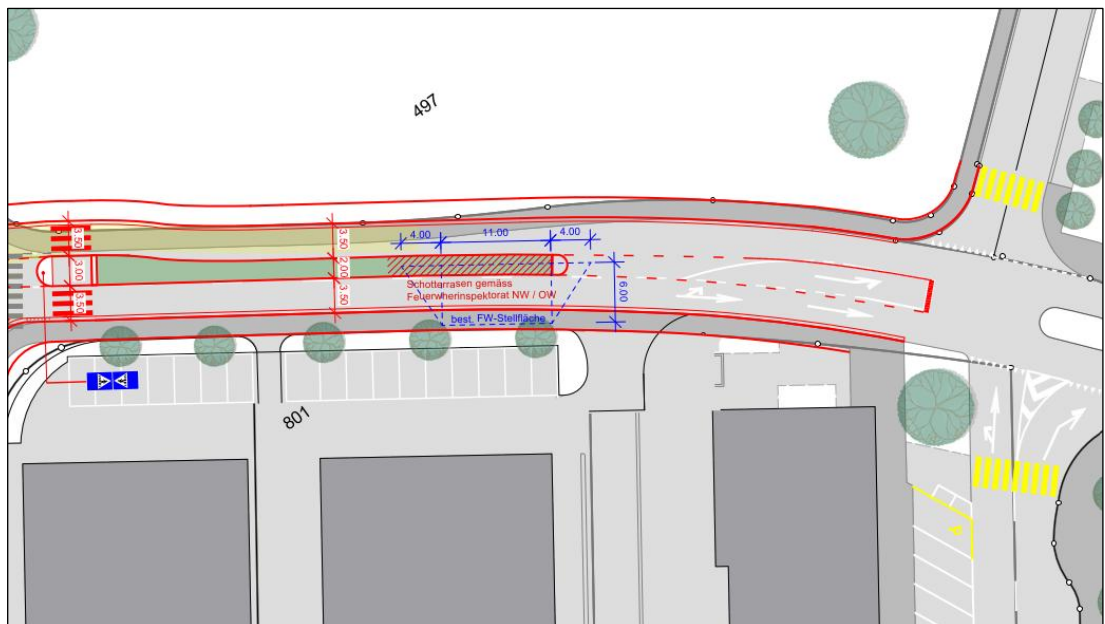


Abb. 14 Strassenraum, Höhe Kuster

4.4 Geschwindigkeit

Durch die vorgesehene Strassenraumgestaltung mit den breiten Bändern, wird die Fahrbahn optisch eingengt und dadurch tiefere Geschwindigkeiten, unabhängig von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, gefördert.

Der Begegnungsfall PW/PW erfordert bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eine lichte Breite von 5.60 m. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h reduziert sich die lichte Breite auf rund 4.90 m und passt sich damit optimal in die optisch verengte Fahrbahn ein (0.40 + 5.20 + 0.40 m). Die Strassenraumgestaltung und die vorhandene Strassenbreite ist somit für Tempo 30 sowie auch für die allgemeine Innerortsgeschwindigkeit Tempo 50 gut geeignet.

Eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Robert-Durrer-Strasse würde nach Strassenverkehrsgesetz (SVG Art. 32), Signalisationsverordnung (SSV Art. 108) und nach der Verordnung über die Tempo 30- und Begegnungszonen erfolgen.

Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die

Behörde für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen. Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können unter folgenden Bedingungen herabgesetzt werden:

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

Die Verordnung über die Tempo 30- und Begegnungszonen gilt nur für Tempo 30-Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen. Sie beschreibt die verkehrsrechtlichen und gestalterischen Vorgaben von Begegnungs- und Tempo 30 Zonen.

Die Robert-Durrer-Strasse ist aufgrund der Funktion im Strassennetz eine verkehrsorientierte Strasse. Die Verordnung über die Tempo 30- und Begegnungszonen und somit die Regelung bezüglich des Rechtsvortrittes und der Fussgängerstreifen findet keine Anwendung. Vortrittsregelungen mit «kein Vortritt» sowie Fussgängerstreifen sind auch bei einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h weiterhin möglich. Aufgrund der Verkehrsmengen sind auch Schutzinseln bei den Fussgängerstreifen weiterhin empfohlen.

4.5 Landwirtschaftliche Fahrzeuge

Die Durchfahrtsbreiten bei Mittel- und Verkehrsinseln beträgt 3.50 m und entspricht damit den gängigen Standards wie sie im Kanton Nidwalden sowie auch in anderen Kantonen angewendet werden (siehe untenstehende Abbildung):

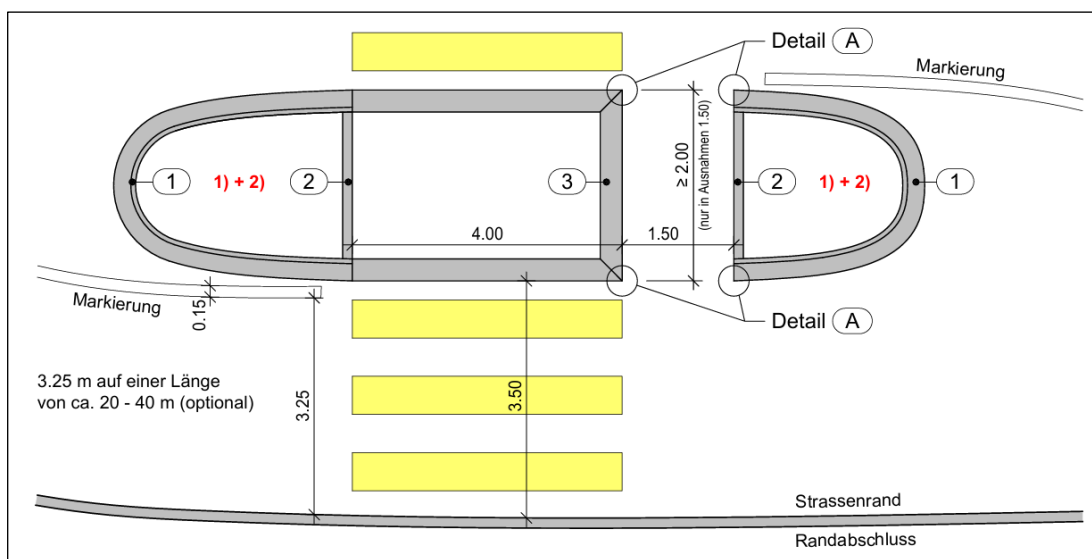


Abb. 15 Normalien Kanton Nidwalden (Nr. 201.202, Ausgabe vom 24.08.2018)

Die Breite von 3.50 m orientiert sich an der Befahrbarkeit für einen Grossteil der Fahrzeuge, die Durchfahrt von Schneepflügen sowie einer sicheren Veloverkehrsführung. Durchfahrtsbreiten zwischen 3.50 m und 4.20 m sind für den Veloverkehr gefährliche Zwischenmasse, bei welchem zu knappe Überholmanöver stattfinden können.

Für folgende landwirtschaftliche Fahrzeuge ist die Befahrbarkeit bei einer Durchfahrtsbreite von 3.50 m ohne Einschränkungen gewährleistet:

Fahrzeugart	Max. Länge	Max. Breite	Durchfahrt möglich
Motorfahrzeuge, Anhänger	12 m	2,55 m	Ja
Landw. Traktor mit Breitreifen oder vorübergehend angebrachten Doppelrädern	12 m	3,00 m	Ja
Gewerblicher Traktor für landw. Fahrten mit vorübergehend angebrachten Doppelrädern	12 m	3,00 m	ja
Traktor mit Dreipunktanbaugerät (Grubber, Sämaschine, usw.)	12 m	3,50 m	Ja, Anbaugerät überschleppt Inselstein
Landw. Traktor mit 2 Transportanhängern	18,75 m	2,55 m	Ja
Landw. Arbeitskarren (bsp. Mähdrescher, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h)	12 m	3,50 m	Nein, Mitbenutzung Trottoir notwendig
Transportanhänger	12 m	2,55 m	Ja
Transportanhänger mit Breitreifen (nur für landw. Fahrt möglich)	12 m	3,00 m	Ja
Transportanhänger mit vorübergehend angebrachten Doppelrädern oder Zusatzgerät wie bsp. Schleppschlauchverteiler am Dreipunktbau (nur für landw. Fahrt möglich)	12 m	3,00 m	Ja

Tab. 3 Breite landwirtschaftliche Fahrzeuge (Quelle: Agrartechnik Strickhof, Verkehrsvorschriften für landwirtschaftliche Fahrzeuge, 3. Ausgab, 2025)

Landwirtschaftliche Arbeitskarren, wie zum Beispiel Mähdrescher, müssen im Bereich von Mittelinseln das Trottoir für die Durchfahrt mitbenutzen. Auch ausserhalb von Mittelinseln müssen solche Fahrzeuge aufgrund der Fahrzeugbreite für den Begegnungsfall mit einem entgegenkommenden Fahrzeug auf die Seiten- und Trottoirflächen ausweichen. Die Fahrbahnbreite von 6.00 m ist für den Begegnungsfall nicht ausreichend. Entsprechend kann von einer sehr vorsichtigen Fahrweise ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ausgegangen werden.

Anhang

Nutzungen

Die Robert-Durrer-Strasse wird hauptsächlich von nachfolgenden Nutzungen geprägt:

Schule	An der Bluemattstrasse 1 befindet sich das Schulzentrum Turmatt. Am Standort Turmatt werden Kindergarten- und Primarschulklassen unterrichtet.
SPAR	Der Lebensmittelladen SPAR dient als Quartierladen für den täglichen Bedarf.
Wohnnutzung	Die an die Robert-Durrer-Strasse angrenzenden Gebiete dienen vorwiegend der Wohnnutzung.
Gemeindeparkplatz	Angrenzend an das Schulhaus befindet sich der Gemeindeparkplatz. Es sind rund 180 gebührenpflichtige Personenwagen- und 2 Reisebusparkfelder vorhanden. Die Parkfelder werden unter anderem auch von Besuchern der Stanserhornbahn benutzt. Der Parkplatz wird je nach Bedarf auch als Veranstaltungsort (z.B. Zirkus) genutzt.

Verkehrsaufkommen

Querschnittsbelastung Robert-Durrer-Strasse

Die Querschnittsbelastung auf der Robert-Durrer-Strasse wurde im Rahmen einer Knotenstromzählung am Knoten Bluemattstrasse ermittelt. Das Verkehrsaufkommen wurde am 27. März 2018 zwischen 07.00 – 19.00 Uhr erfasst. Es ist zu beachten, dass die erhobenen Fahrzeugbelastungen nicht mit DWV- oder DTV-Werten vergleichbar sind, da das Verkehrsaufkommen nur an einem Tag und nur während 12 Stunden erfasst wurde. Die Morgen- und Abendspitzenstundenwerte wurden für den 27. März 2018 vollumfänglich erfasst.

Die Querschnittsbelastungen entsprechen dem Verkehrsaufkommen auf Höhe SPAR und es wurden folgende Werte erhoben:

	Fahrtrichtung: von Länderpark nach Bahnhof	Fahrtrichtung: von Bahnhof nach Länder- park	Querschnitt
Werktägliches Verkehr (27.03.2018) 07.00 – 19.00 Uhr	3'445 Fz	4'206 Fz	7'651 Fz
Werktägliche Abendspitzen- stunde (ASP) 17.00 – 18.00	384 Fz	475 Fz	859 Fz
Werktägliche Morgenspitzen- stunde (MSP) 07.00 – 8.00	304 Fz	278 Fz	582 Fz
Schwerverkehrsanteil am werktäglichen Verkehr	3.7%	3.0%	3.3%
Veloverkehrsanteil am werktäglichen Verkehr	10%	6.6%	8.1%

Tab. 4 Resultate Verkehrserhebung Robert-Durrer-Strasse, Abschnitt SPAR

Querschnittsbelastung Bluemattstrasse

- DTV Die nachfolgenden DTV-Werte der Bluemattstrasse stammen aus früheren Geschwindigkeitsmessungen und aus Modellberechnungen des kantonalen Verkehrsmodells NW 2010:
- Geschwindigkeitsmessung 2016: 2'152 DTV (Querschnittsbelastung [Fz/d])
 - Geschwindigkeitsmessung 2017: 2'113 DTV (Querschnittsbelastung [Fz/d])
 - Verkehrsmodell NW 2010: 2'230 DTV (Querschnittsbelastung [Fz/d])

Knotenstrombelastung Bluematt- / Robert-Durrer-Strasse

Das Verkehrsaufkommen wurde am Dienstag 27. März 2018 während 12 Stunden zwischen 07.00 – 19.00 Uhr erhoben. Durch den gewählten Zeitraum lässt sich die Morgenspitzenstunde zwischen 07.00 – 8.00 Uhr sowie die Abendspitzenstunde zwischen 17.00 – 18.00 Uhr ermitteln. Das Datum liegt ausserhalb der Schulferien im Kanton Nidwalden.

- MSP Aufgrund der Knotenstromerhebung kann für die Morgenspitzenstunde folgende Belastungsskizze erstellt werden:

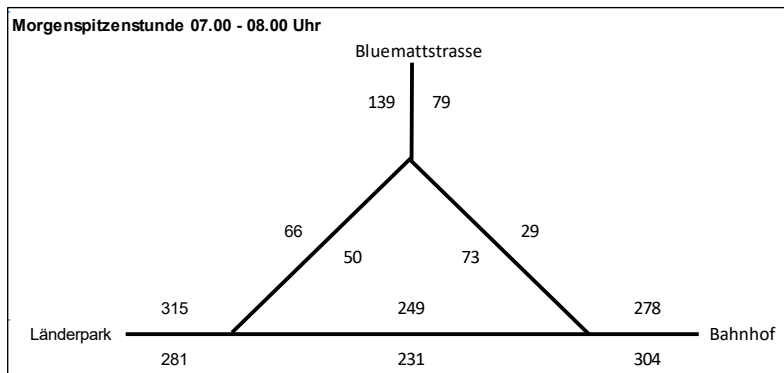


Abb. 16 Belastungsskizze Knoten Bluematt- / Robert-Durrer-Strasse, MSP

- ASP Aufgrund der Knotenstromerhebung kann für die Abendspitzenstunde folgende Belastungsskizze erstellt werden:

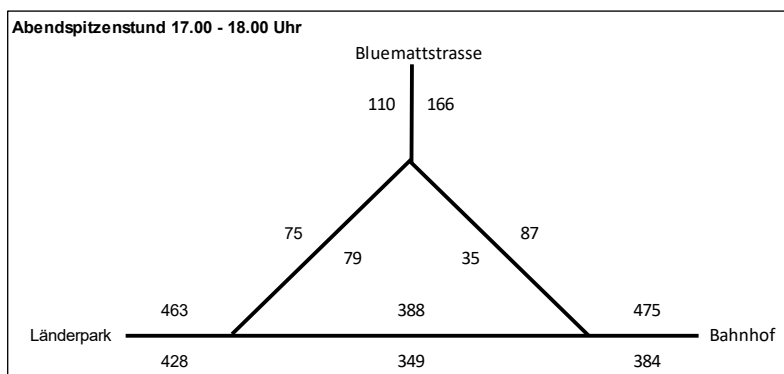


Abb. 17 Belastungsskizze Knoten Bluematt- / Robert-Durrer-Strasse, ASP

Unfälle

Eine beträchtliche Anzahl der Unfälle auf der Robert-Durrer-Strasse hatte Fussverkehrsbedingte und ereigneten sich oft in Knotennähe. Die meisten Unfälle entstehen jedoch direkt ausserhalb des Perimeters, an der Einmündung der Robert-Durrer-Strasse in die Buchserstrasse (mehrfach Abbiegeunfälle oder Einbiegeunfälle).

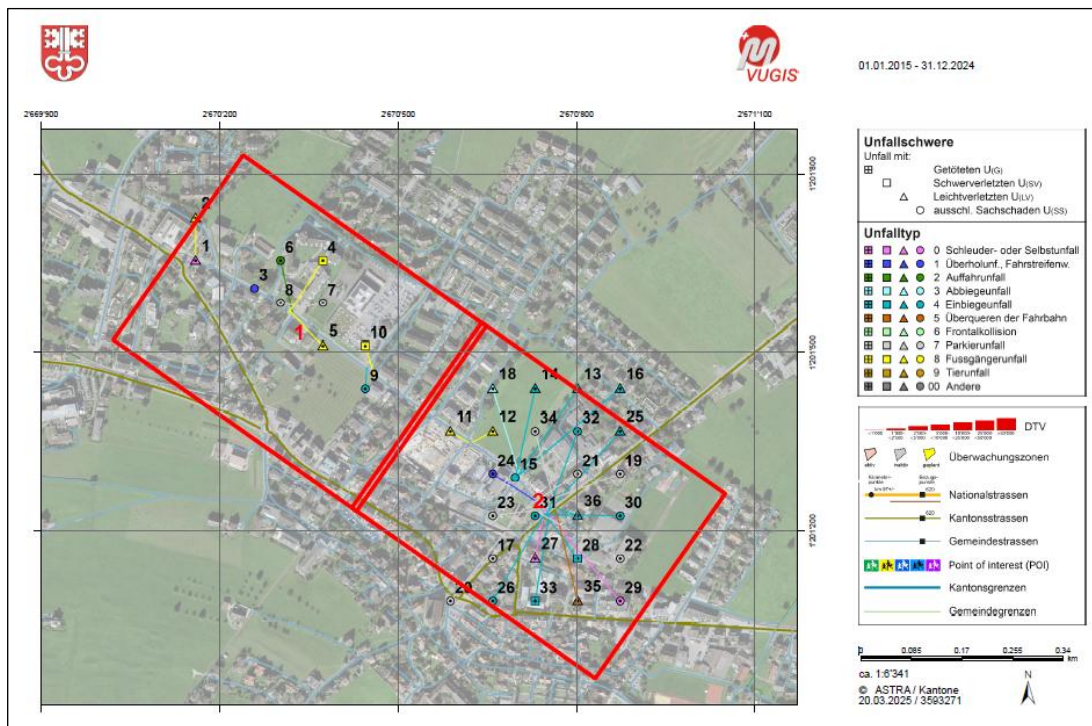


Abb. 18 Unfallanalyse VUGIS 2015-2025

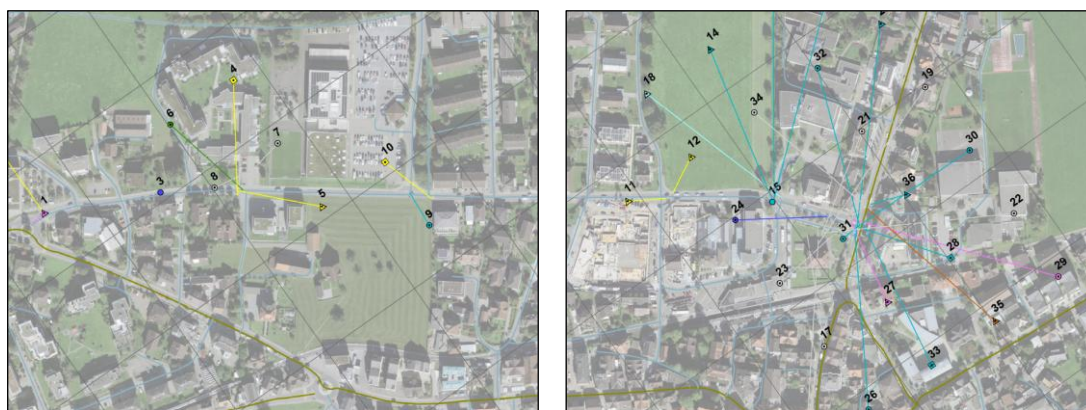


Abb. 19 Unfallanalyse 2 VUGIS 2015-2025

Busfrequenzen Robert-Durrer-Strasse

An den Bushaltestellen NKB bestehen die folgenden Buspassagierfrequenzen (Erhebung 2018):

Linie	Montag bis Freitag		Samstag		Sonntag	
	NKB Nord (vom Bahnhof)	NKB Süd (zum Bahnhof)	NKB Nord (vom Bahnhof)	NKB Süd (zum Bahnhof)	NKB Nord (vom Bahnhof)	NKB Süd (zum Bahnhof)
311 Stans - Seelisberg	Aus 2 Ein 13	Aus 17 Ein 4	Aus 2 Ein 8	Aus 10 Ein 0	Aus 0 Ein 6	Aus 6 Ein 0
312 Stans - Sarnen	Aus 22 Ein 18	Aus 24 Ein 13	Aus 3 Ein 7	Aus 10 Ein 3	Aus 2 Ein 3	Aus 4 Ein 1
323 Stans - Stansstad	Aus 10 Ein 4	Aus 3 Ein 7	Aus 1 Ein 1	Aus 1 Ein 1	Aus 1 Ein 1	Aus 0 Ein 1
Total	Aus 34 Ein 35	Aus 44 Ein 24	Aus 6 Ein 16	Aus 21 Ein 4	Aus 3 Ein 10	Aus 10 Ein 2

Tab. 5 Buspassagierfrequenzen Bushaltestelle NKB

Ausnahmetransportroute

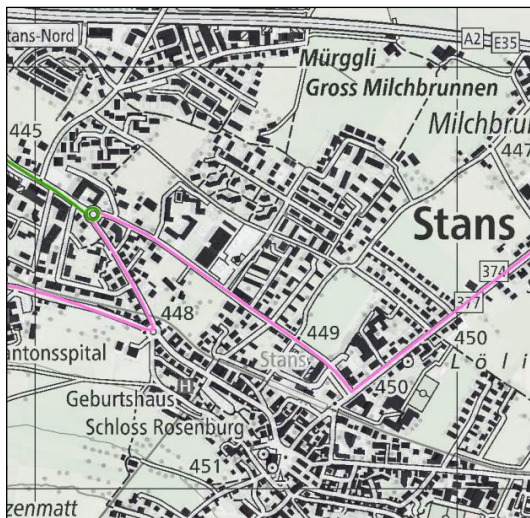
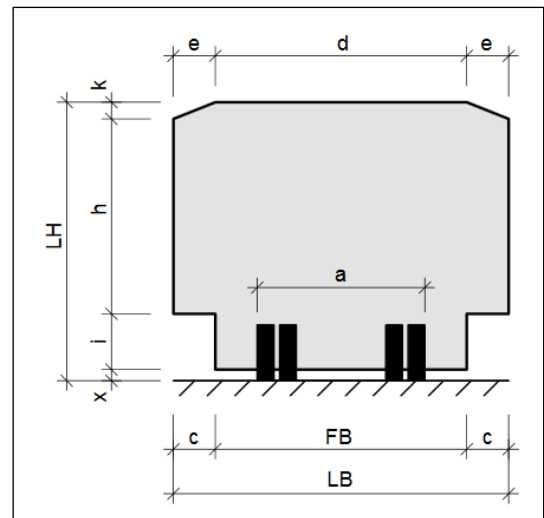


Abb. 20 Ausnahmetransportroute (Quelle: maps.geo.admin.ch)



Lichtraumprofil

Der Strassenraum muss die Abmessungen gemäss untenstehender Tabelle gewährleisten:

Typ	a	FB	c	LB	LH	x	d	e	h	i	k
IV B ($P_{ax} = 50\text{ t}$)	3.00	4.50	0.75	6.00	4.5	0.00 -0.20	6.00	0.00	3.50	1.00	0.00

Tab. 6 Abmessungen Lichtraumprofil Typ IV B

Fussverkehr

Wunschlinien

Um die heute von den Fussgängern benutzten Routen zu den vier Hauptzielgebieten (Gemeindeparkplatz, Stanserhorn Bahn, SPAR und Bahnhof) zu untersuchen, wurde der Perimeter in 7 Quellgebiete unterteilt und für jedes Zielgebiet die Fussgänger-Wunschlinie eingezeichnet. Es wurde untersucht, welche und wie oft die vier Fussgängerstreifen von den Wunschlinien gekreuzt werden.

Die Fussgängerstreifen 1, 3 und 4 sind ein wichtiger Bestandteil des Fussverkehrsnetz und ermöglichen direkte Verbindungen zwischen den Ziel- und Quellgebieten. Der Fussgängerstreifen 2 (im Bereich Spar) wird regelmässig frequentiert, hat jedoch aufgrund seiner Lage keine zwingende Notwendigkeit. Aufgrund des vorliegenden Fussverkehrsnetzes werden ein Grossteil der Ziel- und Quellgebiete auch über den Fussgängerstreifen 3 erschlossen. Weshalb der Fussgängerstreifen 2 in der weiteren Planung auch aufgehoben werden kann.

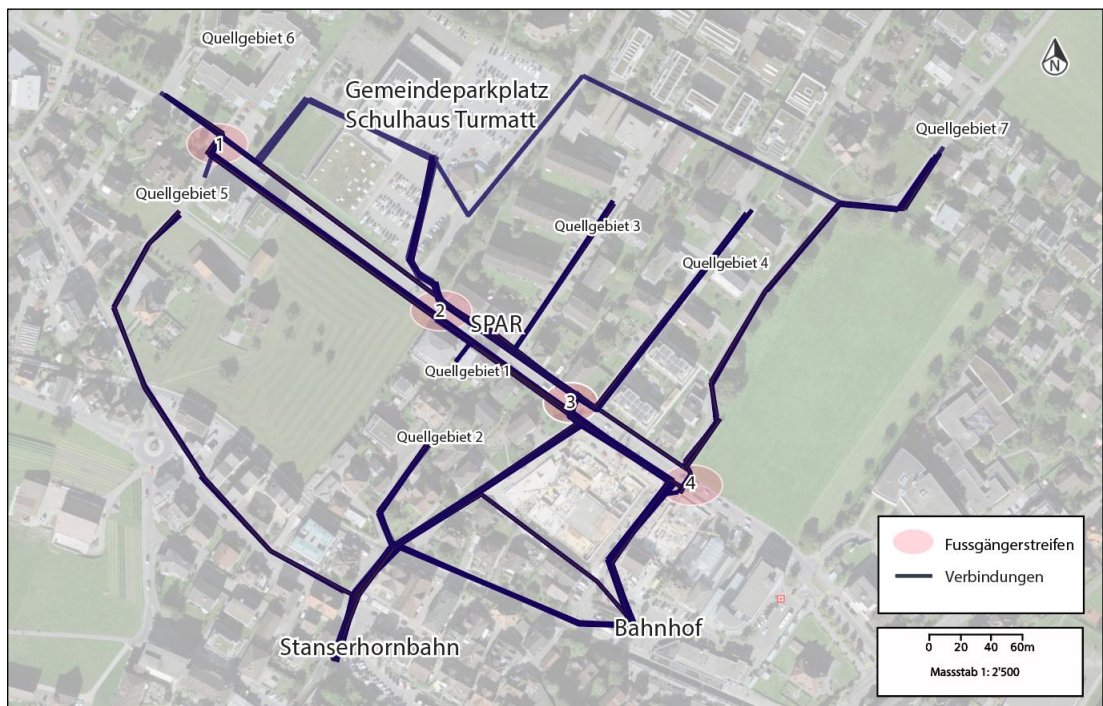


Abb. 21 Wunschlinien der Fussgänger, von Quellgebieten zu den vier Hauptzielgebiete im Perimeter

Fussgängerstreifen Langmatt

Benutzergruppen Es konnten keine speziellen Benutzergruppen erkannt werden. Von Schülern wird der Fussgänger eher selten frequentiert. Einen Zusammenhang mit an der Bushaltestelle Kantonalbank aus- und zusteigenden Buspassagieren ist in beide Fahrtrichtungen nicht erkennbar. Es wird angenommen, dass zum Queren vorwiegend der Fussgängerstreifen unmittelbar vor der Kreislaus-/ zufahrt genutzt wird.

Konflikte Folgende Konfliktsituationen wurden erkannt:

- Fussgängerstreifen liegt im Ausfahrtsbereich der angrenzenden Liegenschaften. Je nach Fahrtrichtung wird der Fussgängerstreifen zum Ausfahren genutzt, was zu unklaren Vortrittsverhältnissen führt (vor allem bei Velos)
- Rückstau im Fussgängerbereich beeinträchtigt die Sichtweiten



Abb. 22 Rückstau im Fussgängerbereich



Unklare Vortrittsverhältnisse

Frequenzen Am 21. Oktober 2025 zwischen 06.00 – 22.00 Uhr wurden die Fussgängerfrequenzen gemessen. Die Betrachtung und Auswertung der Fussgängerfrequenz ergab eine tiefe Querungsfrequenz. Der geforderte Schwellenwert von querenden Fussgängern während fünf - nicht zwingend aufeinanderfolgenden – Stunden liegt bei 100 und wird hier mit 58 (Fussgänger und Velos) deutlich unterschritten. Der Anteil Fahrräder liegt bei rund 26%, was relativ hoch ist. Dies liegt jedoch daran, dass der Fussgängerstreifen bei der Aus-, beziehungsweise Einfahrt zur Langmatt Strasse liegt. Die Velos fahren dementsprechend beim Abbiegen zwischen der Robert-Durrer-Strasse und der Strasse Langmatt über den Fussgängerstreifen. Eine eigentliche Querungsnachfrage von Velos ist in diesem Bereich nicht vorhanden. Die eigentliche Querungsnachfrage von Fussgängern liegt demnach bei rund 45 Personen pro Tag. Rund 20% der querenden Personen während den 5 stärkst belasteten Stunden haben Ziel oder Quelle im Gebiet Steinersmatt/Spichermatt/Kohlgraben und die Nutzung anderer Querungsmöglichkeiten wäre mit einem Umweg verbunden.

Zeit	Nach Kantonalbank	Nach Langmatt	Total
06-07	0	2	2
07-08	1	3	4
08-09	4	4	8
09-10	4	4	8
10-11	2	5	7
11-12	4	13	17
12-13	2	5	7
13-14	5	5	10
14-15	1	4	5
15-16	3	2	5
16-17	4	6	10
17-18	5	2	7
18-19	8	5	13
19-20	2	0	2
20-21	1	1	2
21-22	2	0	2
Spitzenstunde (11.00 – 12.00 Uhr)			17
Stundenwert ASP (16.00 - 17.00 Uhr)			10
Stundenwert ASP (17.00 – 18.00 Uhr)			7
5 Std. Max			58
16 Std. (06.00 – 22.00 Uhr)			109
Spitzenstundeanteil pro 16h			15.60%
5 Stundenanteil pro 16h			53.21%

Tab. 7 Fussgängerfrequenzen Fussgängerstreifen Kantonalbank (Langmatt)

Fussgängerstreifen Kantonalbank (Kreisel)

Benutzergruppen Die Nutzer des Fussgängerstreifens sind vor allem Schüler auf dem Schulweg und Personen, die zur Bushaltestelle auf der anderen Strassenseite laufen.

Frequenzen Am 21. Oktober 2025 zwischen 06.00 – 22.00 Uhr wurden die Fussgängerfrequenzen gemessen. Die Summe der querenden Fussgänger in den fünf Stunden mit den höchsten Frequenzen liegt bei 55, wovon ca. 15% Fahrräder sind (entspricht ca. einem Velo pro Stunde). Dies liegt weit unter dem geforderten Schwellenwert von 100. Von den 16 Personen, welche die Strasse in der Spitzenstunde überquerten, war über die Hälfte eine Gruppe von Schülern.

Zeit	Nach Kantonalbank	Nach Langmatt	Total
06-07	0	3	3
07-08	10	2	12
08-09	5	0	5
09-10	6	2	8
10-11	6	0	6
11-12	3	2	5
12-13	7	9	16
13-14	2	3	5
14-15	2	1	3
15-16	6	3	9
16-17	2	4	6
17-18	3	7	10
18-19	4	3	7
19-20	0	2	2
20-21	1	0	1
21-22	0	0	0
Spitzenstunde (12.00 - 13.00 Uhr)			16
Stundenwert ASP (16.00 – 17.00 Uhr)			6
Stundenwert ASP (17.00 – 18.00 Uhr)			10
5 Std. Max			55
16 Std. (06.00 – 22.00 Uhr)			98
Spitzenstundeanteil pro 16h			16.33%
5 Stundenanteil pro 16h			56.12%

Tab. 8 Fussgängerfrequenzen Fussgängerstreifen Kantonalbank (Kreisel)

Fussgängerstreifen Turmatt

Wunschlinien Punktuelle Auswertungen der Videodaten während den frequenzstarken Zeitfenstern 08.00 bis 08.15 Uhr und 16.00 bis 16.15 Uhr zeigten, dass der Fussgängerstreifen der Wunschlinie der Fussgänger entspricht. Innerhalb der Zeitfenster konnten nur vereinzelte Querungen ausserhalb des Fussgängerbereiches festgestellt werden.

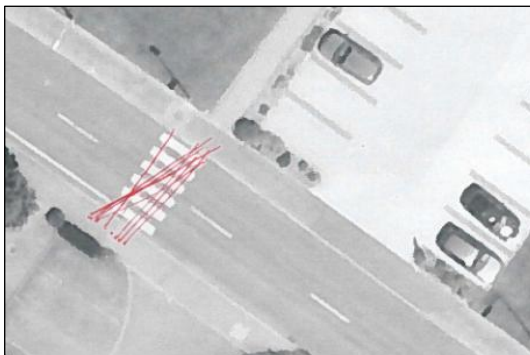
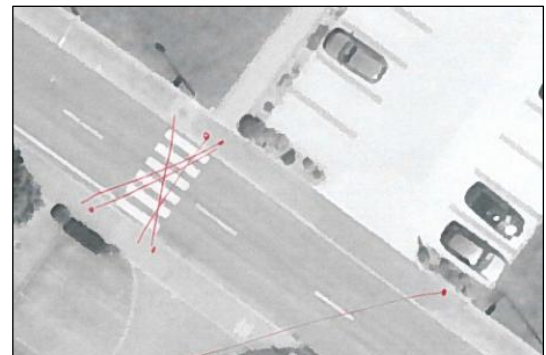


Abb.23 Wunschlinienanalyse 08.00 – 08.15 Uhr



Wunschlinienanalyse 16.00 – 16.15 Uhr

Der Fussgängerstreifen dient als Verbindung und Übergang von der südlichen Seite der Robert-Durrer-Strasse zum Schulhaus. Aufgrund des leicht höheren Fussverkehrsaufkommen zwischen den Liegenschaften Robert-Durrer-Strasse 37 und 35, wo ein Fussweg zur Stansstaderstrasse führt, wird davon ausgegangen, dass Fussgänger aus den Gebieten Karliplatz oder Langmatt den Fussgängerstreifen als Übergang zum Schulhaus nutzen. Der Zugang zum Schulhaus über den Sportplatz wird oft benutzt.

Benutzergruppen Der Fussgängerstreifen wird häufig durch Schulkinder und gelegentlich durch Personen, die nicht einer spezifischen Benutzergruppe zugeordnet werden können, frequentiert.

Konflikte Konflikte waren am Fussgängerstreifen Turmatt selten. Folgende Konfliktsituationen wurden festgestellt:

- Überfahren des Wartebereiches
- Nichtbenutzung des Fussgängerstreifens



Abb. 24 Überfahren des Wartebereiches



Nichtbenutzung des Fussgängerstreifens

Frequenzen Die punktuellen Betrachtungen und Auswertungen der Spitzenzeiten erwiesen eine mittlere Frequenz. Es wird angenommen, dass der geforderte Schwellenwert von querenden Fussgängern während 5 – nicht zwingend aufeinanderfolgenden – Stunden knapp bei 100 Fussgängern oder darunter liegt.

Knoten Bluemattstrasse

Wunschlinien Die Wunschlinien der Fussgänger wurde während den frequenzstarken Zeitfenstern 08.00 - 08.15 Uhr und 16.00 -16.15 Uhr überprüft. Gemäss untenstehender Wunschlinienanalyse wird erkenntlich, dass die Fussgängerstreifen auf der Bluemattstrasse und auf der Robert-Durrer-Strasse am richtigen Standort erstellt wurden. Die Fussgängerstreifen werden grossmehrheitlich genutzt. Nur die Wunschlinien von vereinzelt Fussgängern führen neben dem Fussgängerstreifenstandort durch.

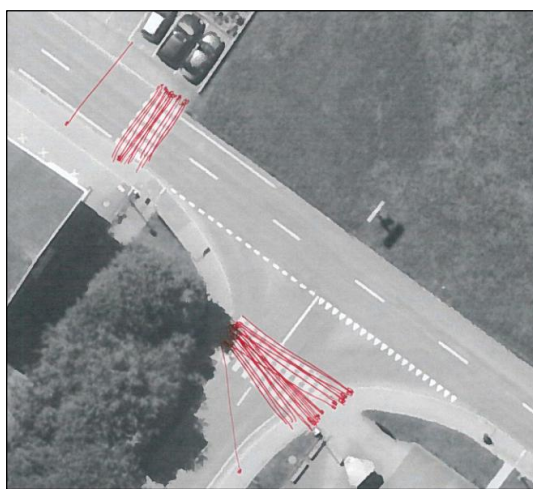
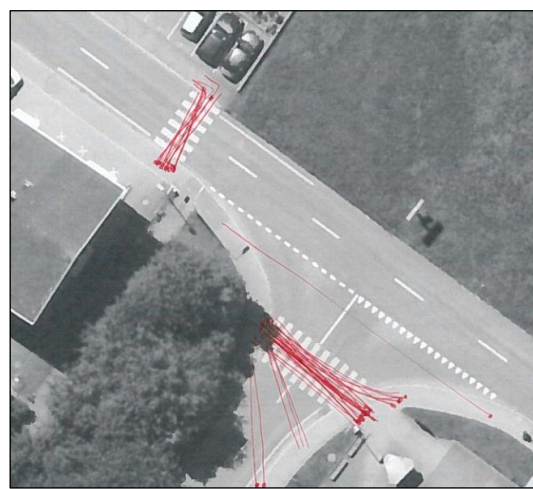


Abb. 25 Wunschlinienanalyse 08.00 – 08.15 Uhr



Wunschlinienanalyse 16.00 – 16.15 Uhr

Ein Grossteil der Fussgänger, welche den Fussgängerstreifen an der Bluemattstrasse und auf der Robert-Durrer-Strasse benutzen, haben Ziel oder Quelle in der Umgebung des Schulhauses. Es ist zudem mit grosser Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass ein Grossteil der Fussgänger ihr Ziel über den Parkplatzzugang am Knoten Bluemattstrasse erreicht und eher selten das Trottoir entlang der Bluemattstrasse benutzt.

Ein deutlich kleinerer Teil der Fussgänger läuft entlang der Robert-Durrer-Strasse. Fussgänger, welche entlang der Robert-Durrer-Strasse laufen, benutzen selten den Fussgängerstreifen auf der Robert-Durrer-Strasse. Ein allfälliger Seitenwechsel erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Benutzergruppen Durch das nahe gelegene Schulhaus werden die Fussgängerstreifen oft durch Schüler frequentiert. Sie sind mehrheitlich in kleineren Gruppen unterwegs. Gelegentlich werden auch fahrzeugähnliche Geräte (FäG) wie Kickboard oder Trottinett benutzt. Nebst den üblichen Benutzergruppen sind auch Personen mit Kinderwagen oder Einkaufswagen sowie Kleinkinder in Begleitung eines Erwachsenen unterwegs.

Konflikte Schwerwiegende Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten wurden nicht festgestellt. Dennoch ist es zu folgenden Konflikttypen gekommen:

- Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr auf Fussgängerstreifen
- Konflikte zwischen Veloverkehr auf Trottoir und Veloverkehr auf der Strasse
- Unklare Vortrittsansprüche (unachtsame Kinder)
- Schnelle und unachtsame Überquerung des Fussgängerstreifens mittels FäG
- Geschnittene Kurven beim Linksabbiegen von der Robert-Durrer-Strasse und Linkseinmünden aus der Bluemattstrasse



Abb. 26 Konfliktsituationen mit Veloverkehr auf dem Fussgängerstreifen



Abb. 27 Konflikt Velo/Velo, Vortrittsverhältnisse unklar



Velo missachtet Vortrittsverhältnisse



Abb. 28 Überholmanöver im Knotenbereich



Überholmanöver im Fussgängerbereich

Konflikte mit wartenden Fahrzeugen, welche in den Fussgängerstreifen Bluemattstrasse zurückstauen, wurden nur sehr selten festgestellt. Durch den ausgeweiteten Knoten kann sich mindestens ein linksabbiegender Fahrzeug vor dem Fussgängerstreifen aufstellen, während gleichzeitig die rechtsabbiegenden Fahrzeuge abfliessen können.

Fussgängerfrequenzen

Gemäss den ausgezählten Fussgängerfrequenzen wird ersichtlich, dass der Fussgängerstreifen auf der Bluemattstrasse in der Spitzenstunde mit 104 Personen deutlich stärker frequentiert wird als der Fussgängerstreifen an der Robert-Durrer-Strasse.

	Fussgängerstreifen Robert-Durrer-Strasse	Fussgängerstreifen Bluemattstrasse
Spitzenstunde max.	46	104
<i>Zeitraum</i>	<i>14:00 – 15:00 Uhr</i>	<i>16:00 – 17:00 Uhr</i>
Stundenwert ASP	39	104
<i>Zeitraum</i>	<i>16:00 – 17:00 Uhr</i>	<i>16:00 – 17:00 Uhr</i>
Stundenwert ASP	44	83
<i>Zeitraum</i>	<i>17:00 – 18:00 Uhr</i>	<i>17:00 – 18:00 Uhr</i>
5 Stunden max.	200	467
12 Stunden (07.00 – 19.00 Uhr)	349	909
Spitzenstundeanteil pro 12h	13 %	11%
5 Stundenanteil pro 12h	57%	51%

Tab. 9 Fussgängerfrequenzen Fussgängerstreifen Robert-Durrer-Strasse und Bluemattstrasse

Der Schwellenwert von den erforderlichen 100 querenden Fussgängern während 5 – nicht zwingend aufeinanderfolgenden – Stunden mit jeweils höchsten Fussgängeraufkommen eines Tages wird für beide Fussgängerstreifen klar erreicht.

Fussgängerstreifen Büntistrasse

Wunschlinien Punktuelle Auswertungen der Videodaten während den frequenzstarken Zeitfenstern 08.00 bis 08.15 Uhr und 16.00 bis 16.15 Uhr zeigten, dass der Fussgängerstreifen der Wunschlinie der Fussgänger entspricht. Einzelne Fussgänger überquerten die Strasse ausserhalb des Fussgängerstreifens. Am Fussgänger Büntistrasse unterscheidet sich die Lastrichtung je nach Uhrzeit. Am Morgen läuft ein Grossteil der Fussgänger in Richtung Bahnhof, am Nachmittag vorwiegend in Richtung Länderpark.

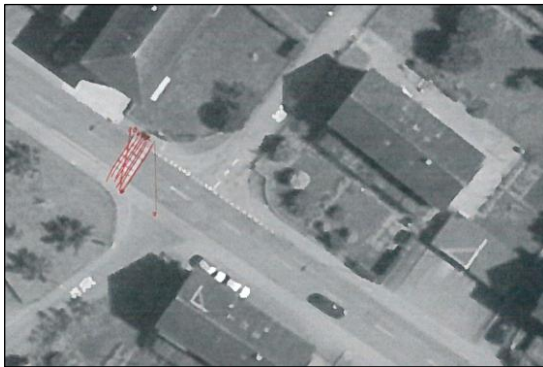
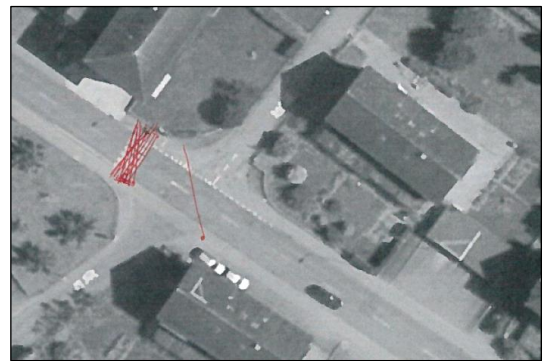


Abb. 29 Wunschlinienanalyse 08.00 – 08.15 Uhr



Wunschlinienanalyse 16.00 – 16.15 Uhr

Benutzergruppen Die Fussgänger, welche den Fussgängerstreifen Büntistrasse benutzen, sind keiner speziellen Benutzergruppen zu zuteilen.
Die Mehrheit der Fussgänger, welche in Richtung Länderpark unterwegs sind, quert die Strasse von der Süd- auf die Nordseite. Fussgänger in Richtung Bahnhof, laufen zuerst auf der Nordseite der Robert-Durrer-Strasse und queren am Fussgängerstreifen Büntistrasse auf die Südseite.

Konflikte Folgende Konfliktsituationen wurden bei der Auswertung der Videoaufnahmen festgestellt:

- Unklares Vortrittsverhältnis mit einem Velo, das auf dem Trottoir fährt und die Strasse via Fussgängerstreifen queren möchte.
- Auf der Strasse nebeneinanderfahrende Velos missachten Vortritt gegenüber dem Fussverkehr am Fussgängerstreifen.



Abb. 30 Unklare Vortrittsverhältnisse mit Velo



Missachtung Vortritt gegenüber Fussgänger

Frequenzen Die Frequenzen werden aufgrund der ausgewerteten Videosequenzen als nicht besonders hoch eingeschätzt. Jedoch wird davon ausgegangen, dass wahrscheinlich der Schwellenwert der erforderlichen 100 querenden Fussgänger, während 5 – nicht zwingend aufeinanderfolgenden – Stunden erreicht wird.