

Gemeinde Nottwil, VBGK Bahnhof: Verkehrssicherheitstechnische Stellungnahme

Anlass und Auftrag

Der Bahnhof Nottwil ist ein wichtiger Ankunfts- und Umsteigeort für die Bevölkerung von Nottwil und die Beschäftigten des lokalen Gewerbes. Das Bahnhofareal soll an die heutigen Anforderungen angepasst und gleichzeitig für den Busverkehr erschlossen werden.

Dazu hat die Gemeinde Nottwil, in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern, dem Verkehrsverbund Luzern und der SBB ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) ausarbeiten lassen.

Das ausgearbeitete VBGK soll hinsichtlich der verkehrssicherheitstechnischen Aspekte überprüft und beurteilt werden. Das Ziel der Überprüfung ist, das Verkehrssicherheitsniveau des Projekts zu beurteilen sowie erkennbare Sicherheitsdefizite in der Planung aufzuzeigen.

Grundlagen

- [1] Situation 1, 1:200, Plan Nr. 25809-001, Felder+Partner Bauingenieure AG, 10.07.2026
- [2] Situation 1 inkl. Schleppkurven, 1:200, Plan Nr. 25809-001, Felder+Partner Bauingenieure AG, 10.07.2026
- [3] Situation 2, 1:200, Plan Nr. 25809-002, Felder+Partner Bauingenieure AG, 10.07.2026
- [4] Normalprofil, 1:20, Plan Nr. 25809-031, Felder+Partner Bauingenieure AG, 10.07.2026
- [5] Signalisation & Markierung 1, 1:200, Plan Nr. 25809-061, Felder+Partner Bauingenieure AG, 10.07.2026
- [6] Signalisation & Markierung 2, 1:200, Plan Nr. 25809-061, Felder+Partner Bauingenieure AG, 10.07.2026
- [7] Zulieferung Güterschuppen – Variante, Felder+Partner Bauingenieure AG, Arbeitsstand
- [8] Technischer Bericht, Felder+Partner Bauingenieure AG, 05.11.2025
- [9] Technischer Bericht Bushaltestelle Bahnhof Escholzmatt, Fahrversuch mit Solo- und Gelenkbus, c+s ingenieure ag, Kanton Luzern, 18.12.2025
- [10] Normen der VSS, aktuelle Ausgabe
- [11] Richtlinie Planung Bushaltestellen, Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern, 03.02.2025
- [12] Signalisationsverordnung (SSV)
- [13] Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen
- [14] Ortsbesichtigung vom 15. Juli 2026



Bestehende Situation

Das Bahnhofareal Nottwil wird über die Bahnhofstrasse erschlossen. Die Bahnhofstrasse ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone und ist als Gemeindestrasse 2. Klasse eingestuft. Die Bahnhofstrasse wird aufgrund ihrer Funktion im Strassennetz als Quartiersammelstrasse typisiert.

Entlang der Bahnhofstrasse verläuft ein Trottoir mit unterschiedlichen Breiten. Dieses weist überwiegend eine Breite von rund 1.50 m bis 2.00 m auf; an einzelnen Engstellen reduziert sich die nutzbare Breite bis auf etwa 1.10 m. Im Bereich des Bahnhofs geht das Trottoir in den platzartigen Bahnhofsbe- reich über.

Der Veloverkehr wird auf der Bahnhofstrasse im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Westlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich eine Veloparkierungsanlage. Für Motorräder stehen östlich des Bahnhofsgebäudes, in unmittelbarer Nähe zum SBB-Perron, Parkfelder zur Verfügung. Im nördlichen Bereich des Bahnhofareals befinden sich sowohl auf der Nordwest- als auch auf der Nordostseite Parkfelder für Personenwagen. In diesem Bereich erfolgt zudem die Anlieferung des an- grenzenden Restaurants.

Das Bahnhofareal erfüllt auf einer vergleichsweise kleinen Fläche zahlreiche Erschliessungs- und Auf- enthaltsfunktionen. Der zentrale Platzbereich dient gleichzeitig als Fahrgasse für den motorisierten In- dividualverkehr, als Rangier- und Haltefläche für den Lieferverkehr sowie als Fuss- und Veloverbindung in Richtung des Schweizer Paraplegiker-Zentrums. Darüber hinaus stellt er den Zugang zum Bahnhof und zu den Perronanlagen sicher.



Abbildung 1: Bahnhofstrasse, Blick Richtung Nordwest



Abbildung 2: Übersicht Bahnhofareal



Abbildung 3: Bahnhofareal mit Fahrgasse, Parkierung Velo und MIV, Anlieferung



Abbildung 4: Anlieferung, rollstuhlgerechte Parkfelder

Projektbeschreibung und verkehrssicherheitstechnische Stellungnahme

Zufahrt Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse weist heute eine Breite von mindestens 5.10 m auf. Das Projekt sieht vor, die Bahnhofstrasse vor der Verzweigung Seefeld auf einer Länge von rund 50 m auf 6.70 m zu verbreitern. In diesem Abschnitt verfügt die Bahnhofstrasse über ein anliegendes Trottoir. Im Abschnitt zwischen der Verzweigung Seefeld und dem Bahnhofareal soll die Bahnhofstrasse künftig als Begegnungszone ausgestaltet und auf eine Breite von 7.50 m ausgebaut werden.

Über die gesamte Strecke der Bahnhofstrasse kann der Begegnungsfall Bus – Personenwagen bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h sichergestellt werden. Im ersten Ausbauschritt wird im Bereich vor der Verzweigung Seefeld zusätzlich der Begegnungsfall Bus – Lastwagen gewährleistet.

In einer zweiten Phase ist vorgesehen, die obere Strecke der Bahnhofstrasse auf eine Breite von 5.70 m auszubauen. Damit kann bei einer künftigen Erweiterung des Busangebots auf der gesamten Bahnhofstrasse der Begegnungsfall Bus – Lastwagen beziehungsweise Bus – Bus bei reduzierter Geschwindigkeit gewährleistet werden.

Mit der geplanten Begegnungszone ab der Verzweigung Seefeld werden die Bahnhofstrasse und das Bahnhofareal künftig als gemeinsamer Verkehrsraum wahrgenommen. Dadurch wird die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden erhöht. Wir empfehlen, den Beginn der Begegnungszone mit einer kontrastreichen Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Zudem ist die Zonensignalisation «Begegnungszone» (SSV Nr. 2.59.5) gemäss Art. 103 Abs. 1 SSV grundsätzlich am rechten Fahrbahnrand anzuordnen. Die vorgesehene Signalisation am linken Fahrbahnrand ist nur in zwingenden Ausnahmefällen gestattet.

Gestützt auf die Klassierung, Typisierung und der vorgesehenen Nutzung durch Busverkehr, entsprechen die Abmessungen der Bahnhofstrasse den Normvorgaben. Der massgebende Begegnungsfall Bus – Personenwagen beziehungsweise Lastwagen – Personenwagen kann auf der ganzen Strecke bei reduzierter Geschwindigkeit gewährleistet werden.

Die Einführung einer Begegnungszone reduziert die gefahrene Geschwindigkeit, unterstützt die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker und trägt so zur Verkehrssicherheit bei. Der Beginn der Begegnungszone ist so zu verdeutlichen, damit der Übergang in den verkehrsberuhigten Bereich klar erkennbar ist.

Verkehrsführung Bahnhofareal

Heute führt die Überlagerung der unterschiedlichen Nutzungen zu verschiedenen potenziellen Konfliktbereichen zwischen dem motorisierten Verkehr, dem Lieferverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Insbesondere führen die heutigen Parkfelder für Personenwagen zu unerwünschten Park- und Wendemanövern im Bereich einer bedeutenden Fusswegverbindung.

Das Bahnhofareal soll mit zwei hindernisfreien Bushaltekanten, Parkflächen für Velos, Motorräder und Personenwagen und einer gemeinsamen Fahrgasse im Einrichtungsverkehr ausgestaltet werden. Der Fussverkehr erhält zwischen den Bushaltekanten und den Bahnhofsgebäuden eine separate und abgesetzte Fläche.

Die Parkfelder für die Personenwagen werden direkt an der Fahrgasse und abseits der Aufenthalts- und Fussverkehrsflächen angeordnet. Allfälliger Suchverkehr kann ohne Wendemanöver das Bahnhofareal über die Fahrgasse verlassen. Für die Anlieferung des anliegenden Restaurants dient die Fahrgasse als Manövriertfläche. Lange Rückwärtsfahrten können dadurch künftig vermieden werden.

Die Veloparkierung wird zentral zwischen den Fahrgassen angeordnet. Die zentrale Anordnung der Veloparkierung ermöglicht kurze Wege zu den Perrons und zur Bushaltekante. Das Verlassen der Ve-

loparkierung erfolgt wiederum über die Fahrgasse mit dem Busverkehr und Personenwagenverkehr. Ob der Veloverkehr beim Verlassen der Parkierungsanlage das Einbahnregime tatsächlich einhält, erscheint fraglich. Aufgrund der guten Übersichtlichkeit sowie der tiefen Fahrgeschwindigkeiten wird dies jedoch als verträglich beurteilt. Um auf diesem Umstand proaktiv zu reagieren, ist aus verkehrstechnischer Sicht anstelle des Signals «Einbahnstrasse» (SSV Nr. 4.08) das Signal «Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Radfahrern» (SSV Nr. 4.08.1) zu wählen.

Das Projekt schafft einen übersichtlichen und intuitiv lesbaren Verkehrsraum. Die gezielte Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten – insbesondere der Parkierungs- und Anlieferungsvorgänge ausserhalb der Fussverkehrsströme – führt zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit für sämtliche Nutzergruppen.

Ausgestaltung Bushaltekanten

Die Ausgestaltung der Bushaltekanten entspricht den kantonalen Vorgaben. Die Bushaltekanten erfüllen die Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und ermöglichen einen niveaugleichen Einstieg. Mittels Fahrversuch wurde die unabhängige Zu- und Wegfahrt der beiden Bushaltekanten überprüft.

Weiter wird mit der Anordnung einer Bushaltekante direkt am Bahnhof Nottwil ein deutlicher Komfortgewinn für die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen. Der Umsteigeweg zwischen dem Bahnhof Nottwil und der Bushaltestelle «Nottwil, Abzw. Bahnhof» von rund 500 m entfällt.

Dimensionierung Buswendeschlaufe

Die Nachweise der Schleppkurven wurden durch den Projektverfasser vollständig und nachvollziehbar erbracht. Die geltenden Vorgaben werden eingehalten, wodurch die Funktionsfähigkeit sichergestellt wird.

Ausgestaltung Parkierungsanlage Personenwagen

Die schräge Anordnung der Parkfelder ermöglicht effiziente Parkmanöver. Wir empfehlen zusätzlich, den gemäss Norm VSS 40 291 geforderten Sicherheitsabstand zwischen Parkfeld und Fahrbahnrand von 0.50 m in das Projekt zu integrieren. Die Funktionalität sowie eine ausreichende Dimensionierung der Fahrgasse ist weiterhin gegeben.

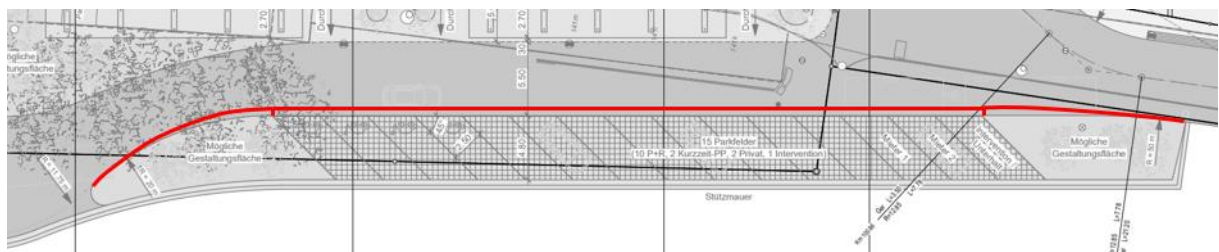


Abbildung 5: Planausschnitt Plan Nr. 25809-001; Ergänzung Vorschlag Sicherheitsabstand Parkierung in Rot

Führung Fussverkehr

Dem Fussverkehr wird zwischen dem Bereich der Bushaltekanten und der Bahnhofsgebäude eine separate Fläche geschaffen. Für den Umstieg zwischen Bahn und Bus sowie für die Verbindung zum stark frequentierten Bahnhofsweg in Richtung des Schweizer Paraplegiker-Zentrums wird der Fussverkehr vom übrigen Verkehr getrennt geführt.

Die Fussverkehrsfläche wird lediglich im Bereich der Restaurantanlieferung punktuell gequert, was dennoch eine bedeutende Steigerung gegenüber der heutigen Situation bedeutet.



Empfehlung für die nächste Projektphase

Die vorliegende verkehrssicherheitstechnische Stellungnahme beurteilt das Projekt auf konzeptioneller Ebene hinsichtlich seiner verkehrssicherheitsrelevanten Grundsätze und der vorgesehenen Verkehrsführung. Aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht ergibt sich ein schlüssiges und nachvollziehbares Gesamtkonzept, das gegenüber der heutigen Situation wesentliche Verbesserungen erwarten lässt.

Eine systematische Prüfung sämtlicher normativer Detailanforderungen war nicht Gegenstand dieser Beurteilung. Für die weitere Projektbearbeitung empfehlen wir daher, das Vorhaben im Rahmen eines Road Safety Audits (RSA) vertieft zu überprüfen. Das Road Safety Audit dient dabei der Qualitätssicherung sowie der Optimierung einzelner Ausführungs- und Detailspekte. Grundsätzliche Anpassungen des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept «Bahnhof Nottwil» erscheinen aufgrund der vorliegenden Beurteilung aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht nicht erforderlich.

Gesamtbeurteilung Projekt

Das vorliegende Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept überzeugt durch eine klare und verständliche Verkehrsorganisation sowie eine den örtlichen Verhältnissen angepasste Gestaltung des Bahnhofareals. Aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht sind keine konzeptionellen Defizite erkennbar.

Die vorgesehenen Massnahmen führen zu einer wirksamen Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten, reduzieren bestehende Konfliktpotenziale und schaffen gut erkennbare sowie intuitiv verständliche Verkehrsbeziehungen für sämtliche Nutzergruppen. Insbesondere die Neuorganisation des Bahnhofplatzes, die hindernisfreie Anordnung der Bushaltekanten sowie die Verbesserung der Fusswegbeziehungen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität.

Das Projekt wird aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht als schlüssig, funktionsgerecht und zweckmässig beurteilt.

Zusammenfassung

Das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) für den Bahnhof Nottwil wurde aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht auf konzeptioneller Ebene beurteilt. Ziel des Projekts ist die Anpassung des Bahnhofareals an die heutigen Anforderungen sowie die Erschliessung mit dem Busverkehr. Insgesamt ergibt sich ein schlüssiges und nachvollziehbares Gesamtkonzept, das gegenüber der heutigen Situation wesentliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit und der Funktionalität erwarten lässt.

Die vorgesehene Gestaltung der Bahnhofstrasse und des Bahnhofareals schafft einen übersichtlichen und gut lesbaren Verkehrsraum. Durch die Einführung einer Begegnungszone, die Neuorganisation der Verkehrsführung sowie die räumliche Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten werden bestehende Konfliktbereiche reduziert und die Verkehrssicherheit für alle Nutzergruppen verbessert. Insbesondere profitieren der Fussverkehr und die Nutzer des öffentlichen Verkehrs von klaren Wegführungen und hindernisfreien Bushaltekanten mit kurzen Umsteigewegen.

Die Dimensionierung der Zufahrt und der Buswendeschleife ist nachvollziehbar nachgewiesen und erfüllt die projektrelevanten Anforderungen.

Insgesamt wird das Projekt aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht als schlüssig, funktionsgerecht und zweckmässig beurteilt.