



Stans, 15. Mai 2018
Nr. 327

Baudirektion. Amt für Mobilität. Parlamentarische Vorstösse. Postulat von Landrat Andreas Gander-Brem, Stans und Landrat Hans-Peter Zimmermann, Stans, betreffend die Verkehrssituation in Stans. Gutheissung in geänderter Form. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1 Postulat zur Verkehrssituation in Stans

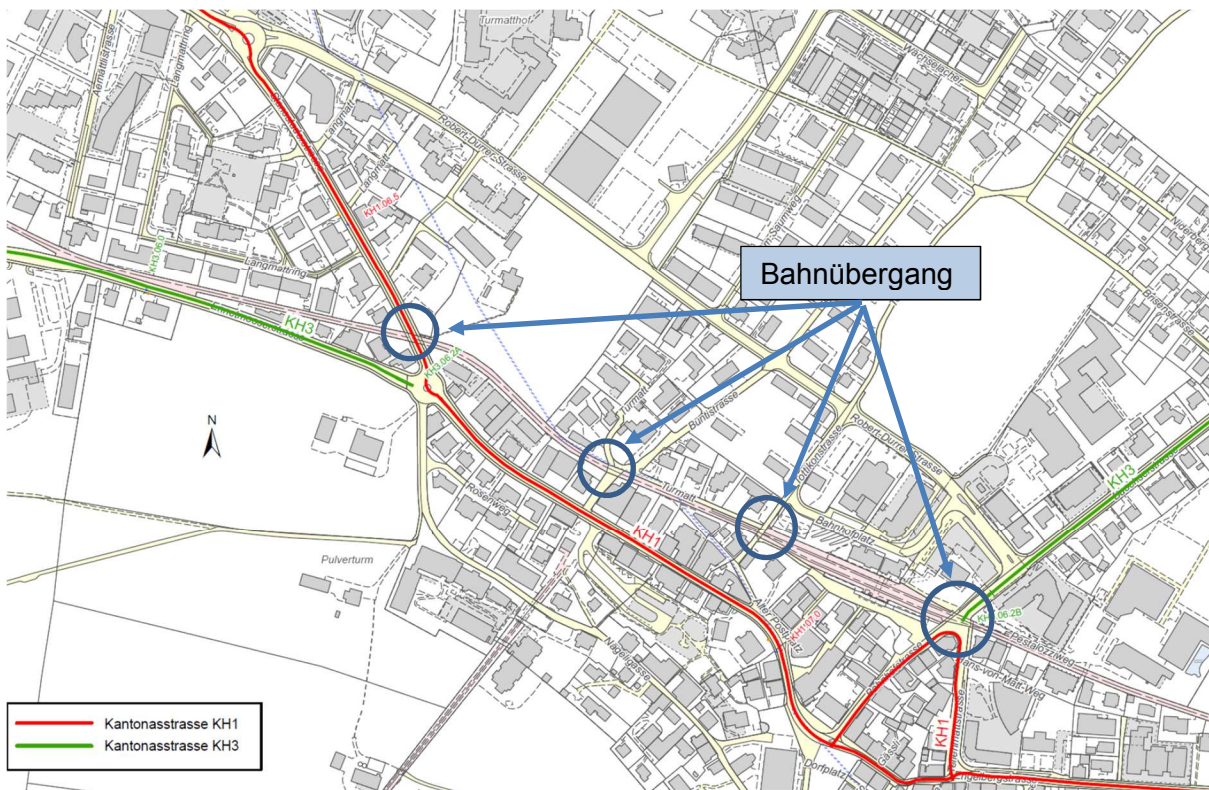
Mit Datum vom 1. Dezember 2017 haben die Landräte Andreas Gander-Brem, Stans, und Hans-Peter Zimmermann, Stans, dem Landratsbüro ein Postulat zur Verkehrssituation in Stans eingereicht. Sie beauftragen den Regierungsrat darin wie folgt tätig zu werden:

1. Das Verkehrsregime mit der Gemeinde Stans beim Knotenpunkt Robert-Durrer-Strasse / Buochserstrasse neu zu überdenken, Varianten mit Vor- und Nachteilen aufzuzeigen und eine Bestvariante vorzuschlagen.
2. Eine Bedarfsabklärung betreffend Bauten, Verkehrs- und Fussgängerführung rund um den Bahnhof Stans mit allen Beteiligten zu erstellen und Varianten einer barrierefreien Querung der zb im Bereiche des Bahnhofs Stans und Karliplatz zu prüfen. Dabei sollen die ungefähren Kosten geschätzt, die Finanzierung durch FABI und der Zeithorizont einer Realisierung aufgezeigt werden.

Das Landratsbüro hat den parlamentarischen Vorstoss geprüft und festgestellt, dass er Art. 53 Abs. 3 des Gesetzes über die Organisation und die Geschäftsführung des Landrates (Landratsgesetz, LRG; NG 151.1) entspricht und ihn dem Regierungsrat am 11. Dezember 2017 überwiesen. Das Postulat ist binnen sechs Monaten zu behandeln (vgl. § 108 Abs. 2 des Reglements über die Geschäftsordnung des Landrates [Landratsreglement, LRR; NG 151.11]).

1.2 Ausgangslage

Das Postulat betrifft den Verkehr im Bereich Karliplatz-Kreisel-Kantonalbank-Einmündung Robert-Durrer-Strasse in die Buochserstrasse in Stans.



Innerhalb dieses Perimeters liegen die Kantonshauptstrassen KH 1 und KH3 und die Linie Luzern-Engelberg der Zentralbahn (zb). Die beiden Verkehrsträger Schiene und Strasse kreuzen sich viermal im betrachteten Bereich. Bei je zwei Bahnübergängen sind Kantonshauptstrassen und Gemeindestrassen betroffen. Die Robert-Durrer-Strasse ist eine Gemeindestrasse. Die Schliesszeiten der Barrieren führen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten zu Staus vor den Bahnübergängen. Mit dem Ausbau des Angebots auf der zb in den letzten Jahren sind die Barrieren häufiger geschlossen als früher. Während im Fahrplan 1999 zwischen 07.00 und 08.00 Uhr (Hauptverkehrszeit) fünf Züge die Barrieren in Stans passierten sind es 2018 deren sieben. Zusätzlich hat die Verkehrsmenge in Stans in den letzten Jahren zugenommen. Verkehrszählungen zeigen beispielsweise, dass zwischen 2010 und 2016 am Dorfplatz in Stans 5% und bei der Einmündung Bitzistrasse in die Stansstaderstrasse (Adresse Stansstaderstrasse 71) 16% mehr Fahrzeugfrequenzen gezählt wurden. Dies hat die Stausituation verschärft. Im Weiteren bilden sich in den Hauptverkehrszeiten beim Einmünden der Robert-Durrer-Strasse in die Buochserstrasse ebenfalls Staus. Davon sind neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auch die Postautos des öffentlichen Verkehrs betroffen. Hier spielt auch die Barriere bei der Querung der Verlängerung der Buochserstrasse mit der zb eine Rolle.

Die Querung von Kantons- und Gemeindestrassen mit der Bahn hat neben anderen Faktoren (Verkehrszunahme, enge Platzverhältnisse für Strassenausbauten, usw.) einen Einfluss auf die Verkehrssituation in Stans. Eine Entflechtung der beiden Verkehrsträger könnte hier eine Option sein. Konkret heisst dies, dass die zb tiefer gelegt würde oder bei den Bahnübergängen Unterführungen erstellt würden.

Mit der Tieflegung der zb würde die Trennwirkung der Bahn durch Stans verschwinden. Damit könnte das Areal rund um den Bahnhof und die Post neu gestaltet werden. Es könnten sich Chancen ergeben die heutigen Nutzungen (öV-Knoten, Dienstleistungszentrum, Dorfteil) effizient aufeinander abzustimmen.

1.3 Bisherige Planungen

In der Vergangenheit wurden verschiedene Planungen im oben beschriebenen Perimeter durchgeführt.

Bereits im Jahr 2004 war das Sanierungsprojekt für den Bahnhof Stans der Luzern-Stans-Engelbergbahn (LSE) Auslöser für eine Verkehrsstudie zum Bahnhofplatz Stans. Die Studie kommt dabei zum Schluss, dass das Sanierungsprojekt umgesetzt werden kann, ohne dass dabei interessante Optionen für die Weiterentwicklung des Bahnhofareals Stans verbaut werden. Im Rahmen dieser Studie wurde auch die Trennwirkung der Bahnlinie untersucht. In den Folgerungen der Untersuchung wird festgehalten:

"Alle Bemühungen, die Trennwirkung der Bahn aufzuheben oder zu reduzieren sind teuer (Tieflegung), zu wenig nachhaltig (Konzentration auf das Zentrum) oder kontraproduktiv (Platte über dem Bahnhofareal). Es wird deshalb empfohlen, die trennende Wirkung der Bahn zu akzeptieren und als Chance zu nutzen."

Ab 2010 wurde in Nidwalden mit der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms begonnen. In diesem Zusammenhang sind folgende Aussagen zur künftigen Entwicklung des Verkehrs gemacht worden:

"Trotz der konsequenten Abstimmung von Siedlung und Verkehr kann das heutige Netz der verkehrsorientierten Strassen im Agglomerationszentrum Stans die Verkehrsentwicklung nicht mehr bewältigen. Das Verkehrsmodell mit den ausgewerteten VISSIM-Berechnungen zeigt für 2030 in den Abendspitzenstunden eine flächige Stausituation in Stans. Die verdichteten Barrierschliesszeiten sowie die Kapazitätsreduktionen infolge überlasteter Knoten verstärken die Wirkung der Verkehrszunahme, so dass ein Verkehrskollaps entsteht."

Zur Vermeidung des prognostizierten Verkehrskollapses wurde in der Folge für den MIV die Umsetzung der 3 V-Strategie: "Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten, festgelegt. Die 3 V-Strategie umfasst dabei die 5 Teilstrategien, Reduktion des Durchgangsverkehrs in Stans, tangentielle Erschliessungen, öV-Bevorzugung, Verbesserung der Verkehrssicherheit und Strassenraumgestaltungen. Damit soll der Verkehrskollaps im Zeithorizont 2030 vermieden werden. Die Teilstrategie MIV sieht am Beispiel Stans im Wesentlichen vor, den Durchgangsverkehr möglichst vom Zentrum fernzuhalten. In einem nächsten Schritt sind konkrete Massnahmen erarbeitet worden. Ausgangspunkt für die Formulierung der Massnahmen sind die Schwachstellenanalyse, der abgeleitete Handlungsbedarf sowie die formulierten Zielsetzungen in Zusammenhang mit dem Zukunftsbild sowie den definierten Teilstrategien. Für den Teilbereich MIV wurden in Stans zahlreiche Massnahmen von Knoten- und Streckensanierungen sowie Betriebs- und Gestaltungskonzepten ins Agglomerationsprogramm Nidwalden aufgenommen. Beispiele dafür sind die Knotensanierung Robert-Durrer-Strasse und die öV-Bevorzugung oder die Streckensanierung Ennetmooserstrasse mit Strassenraumgestaltung und Busbevorzugung im Abschnitt Spital-Karliplatz. Im Agglomerationsprogramm Nidwalden, welches Ende 2011 dem Bund eingereicht wurde, sind Massnahmen für den MIV, welche die barrierefreie Querung der zb in Stans beinhalten nicht aufgeführt.

Im Herbst 2017 hatte Roman Käslin am Kollegium St. Fidelis, Stans die Maturaarbeit "Tieflegung der Zentralbahn in Stans und deren Visualisierung" gemacht. In seiner Arbeit analysierte Roman Käslin die Verkehrssituation in der Gemeinde Stans und kam zum Schluss, dass es in Zukunft zu immer mehr Verträglichkeitsproblemen zwischen Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und der Siedlung kommen wird. Da die oberirdischen Verbesserungsmöglichkeiten an der Linienführung der Zentralbahn durch die bestehende Siedlung stark eingeschränkt sind, unterzog er eine Tieflegung der Bahnstrecke einer näheren Betrachtung. In einem Variantenstudium wurden verschiedene Möglichkeiten einer Tieflegung analysiert und verglichen. Daraus ging eine optimierte Tieflegung entlang der bestehenden Linienführung als beste Variante hervor. Die optimierte Tieflegung wird ab dem heutigen Siedlungsanfang im Westen von Stans bis ans Ende der Siedlung im Osten unterirdisch geführt. Dabei entstehen ein neuer halbtiefer

Bahnhof „Stans-Bitzi“ im Westen von Stans mit Anschluss an das Einkaufszentrum Länderpark und ein Tiefbahnhof Stans unter dem heutigen Bahnhof. Der Fokus der Arbeit lag bei der Visualisierung der Tieflegung in Form einer 3-D-Animation. Die ingenieurtechnische Machbarkeit der Tieflegung und Kostenschätzungen waren nur am Rande Gegenstand der Arbeit. Rund um die Maturaarbeit wurde die Zahl von 200 Mio. Franken für die Tieflegung genannt. Diese Zahl ist nicht erhärtet.

Gestützt auf das Massnahmenblatt "Knotensanierung Robert-Durrer-Strasse" im Agglomerationsprogramm Nidwalden wurde 2013 vom Tiefbauamt des Kantons mit den Planungsarbeiten gestartet. Da die Robert-Durrer-Strasse selber in einem schlechten baulichen Zustand ist, soll die Strasse im Rahmen der Massnahme "Erhöhung Sicherheit Fuss- und Veloverkehr mit Strassenraumgestaltung" des Agglomerationsprogramms saniert werden. Die Federführung dafür liegt bei der Gemeinde Stans. Beide Projekte sind aufeinander abzustimmen. In der Folge hat der Kanton mit externer Unterstützung verschiedene Varianten zur künftigen Ausgestaltung des Knotens Einmündung Robert-Durrer-Strasse in die Buochserstrasse erarbeitet. Grundlage dafür waren Verkehrszählungen und Verkehrsflusssimulationen. Ende 2016 wurden die Planungsarbeiten am Knoten Robert-Durrer-Strasse ausgesetzt. Dies weil die Planungen für die Sanierung der Robert-Durrer-Strasse noch zu wenig konkret waren und deshalb eine Abstimmung der Projekte nicht gegeben war. Nachdem die Gemeinde Stans Ende 2017 die Planungen für die Sanierung der Robert-Durrer-Strasse wiederaufgenommen hatte, wurden von Seite des Kantons die Planung des Knotens auch wieder aktiviert.

Im Zusammenhang mit dem Thema Tieflegung der zb in Stans wurde die zb angefragt, ob diesbezügliche Studien oder Planungen vorliegen. Dabei interessierten insbesondere Angaben über die technische Machbarkeit der Tieflegung und deren Kosten. Es konnten keine entsprechenden Unterlagen erhältlich gemacht werden.

2 Erwägungen

Der Regierungsrat nimmt fristgemäss zu den beiden Hauptanliegen der Postulanten wie folgt Stellung.

2.1 Neues Verkehrsregime im Knoten Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse

Das Postulat verlangt, dass das Verkehrsregime mit der Gemeinde Stans beim Knotenpunkt Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse neu zu überdenken ist und Varianten mit Vor- und Nachteilen aufzuzeigen sind, sowie eine Bestvariante vorgeschlagen wird.

Wie oben ausgeführt sind die Planungsarbeiten für eine Neugestaltung des Knotens Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse kürzlich wiederaufgenommen worden. Hier handelt es sich um eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm Nidwalden. Es geht um die Knotensanierung und öV-Bevorzugung. Eine Koordination mit den Planungsarbeiten der Gemeinde Stans zur Sanierung der Robert-Durrer-Strasse ist sichergestellt. Dies ist wichtig, da Abhängigkeiten zwischen beiden Projekten bestehen. Sobald die Varianten für die Knotensanierung vorliegen, werden die Vor- und Nachteile aufgezeigt und eine Bestvariante bestimmt. Dies dürfte Ende 2018 der Fall sein.

Die Planungsarbeiten für die Sanierung der Robert-Durrer-Strasse, ebenfalls eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm Nidwalden, sind unter der Federführung der Gemeinde im Jahr 2017 gestartet worden. Gemäss aktuellem Zeitplan wird im November 2018 ein Bauprojekt vorliegen. Für den Frühling 2019 ist eine Urnenabstimmung zum Projekt vorgesehen und anschliessend ist der Baubeginn per Herbst 2019 geplant.

2.2 Prüfen einer barrierefreien Querung der zb im Bereich des Bahnhofs Stans

Das Postulat verlangt im Weiteren, eine Bedarfsabklärung betreffend Bauten, Verkehrs- und Fussgängerführung rund um den Bahnhof Stans mit allen Beteiligten zu erstellen und Varianten einer barrierefreien Querung der zb im Bereiche des Bahnhofs Stans und Karliplatz zu prüfen. Dabei sollen die ungefähren Kosten geschätzt, die Finanzierung durch FABI und der Zeithorizont einer Realisierung aufgezeigt werden.

Mit dem Volksentscheid zu FABI im Jahr 2014 werden alle Bahninfrastrukturen durch den Bund finanziert. Dazu ist ein Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen worden. Prozessführer bei der Umsetzung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) ist der Bund. Die Planungsregionen geben dem Bund basierend auf den Prognosen zur künftigen Nachfrage bei der Bahn ihre Angebotsvorstellungen bekannt. In der Folge wird ermittelt, welche Infrastrukturen notwendig sind, um das Angebot fahren zu können. Nach Vorliegen der Infrastrukturprojekte werden diese vom Bund einer umfangreichen Prüfung unterzogen. Dabei spielt das Kosten-Nutzen-Verhältnis eine wichtige Rolle. Vorgesehen ist, dass das Eidgenössische Parlament alle 5-10 Jahre einen Beschluss über einen weiteren Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur fasst. Darin sind alle geprüften und priorisierten Bahninfrastrukturprojekte für die jeweilige Zeitperiode zusammengefasst. Mitte 2013 war der Ausbauschnitt 2025 mit Mitteln in der Höhe von 6,3 Mrd. Franken vom Parlament beschlossen worden. Der Ausbauschnitt 2030/35 kommt 2019 in die Eidgenössischen Räte.

Auch die Bahninfrastruktur-Projekte der zb unterliegen dem Planungsprozess des Bundes. Werden die Projekte der zb in einen Ausbauschnitt aufgenommen, so sind diese vollumfänglich durch den BIF finanziert. Die Chancen, dass die Tieflegung der zb in Stans in einen der nächsten Angebotsschritte aufgenommen wird, hängt vom anvisierten Finanzrahmen, der Menge der eingereichten Projekte und dem Kosten-Nutzen-Verhältnis ab.

Der Landrat hat an seiner Sitzung vom 11. Juni 2014 den kantonalen Richtplan welcher die Inhalte des Agglomerationsprogramms Nidwalden zum Inhalte hat zu Händen des Bundes verabschiedet. Er hat dabei den darin vorgesehenen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Stans West abgelehnt und die Linienführung der Umfahrung von Stans geändert. Damit sind die künftigen Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung von Stans definitiv gegeben. Diese Rahmenbedingungen werden gegenwärtig von der Gemeinde Stans im Siedlungsleitbild abgebildet. Dieses Siedlungsleitbild ist ein Beschrieb der künftigen Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde zu den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft. Nachdem dieses Siedlungsleitbild von der Gemeindeversammlung genehmigt ist, wird es in der Nutzungsplanung der Gemeinde abgebildet und wird damit eigentümergebunden. Mit dem Siedlungsleitbild wird auch aufgezeigt, wo und wie die Siedlung in Stans wächst. Es ist unter anderem aufzuzeigen, ob neue Gebiete eingezont werden sollen oder ob auf die innere Verdichtung der bestehenden Bauzonen gesetzt wird. Es enthält auch Aussagen zur künftigen Entwicklung von Einwohnern und Arbeitsplätzen in der Gemeinde. Diese Entwicklung bestimmt das künftige Verkehrsaufkommen. Mit dem Siedlungsleitbild liegen somit die Grundlagen zur künftigen Verkehrsentwicklung vor. Da sich in Stans zwei wichtige Kantonsstrassen und zwei Autobahnausfahrten befinden, wird der Kanton das Verkehrsmodell aus dem Jahr 2010 aktualisieren. Gestützt auf die Ergebnisse des Verkehrsmodells können dann Massnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und verträglichen Gestaltung des Verkehrs erarbeitet werden. Ziel dieser Massnahmen ist es einen künftigen Verkehrskollaps in Stans zu vermeiden.

Im Rahmen dieses Verkehrsmodells soll auch untersucht werden, wie sich die Aufhebung der Bahnübergänge durch eine Tieflegung der zb in Stans auf die Verkehrssituation auswirkt. Der Nutzen der Aufhebung der Bahnübergänge für das Verkehrssystem kann dann zu den mutmasslichen Kosten einer Tieflegung ins Verhältnis gesetzt werden. Dabei ist auch miteinzubeziehen, welchen Nutzen die Tieflegung bei einer Nachnutzung des frei werden zb-Trassees hat und wie die Bauten, Verkehrs- und Fussgängerführung rund um den Bahnhof betroffen sind. Nach Vorliegen dieser Grundlagen ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Tieflegung aufzuzeigen und dann fachlich und politisch zu beurteilen. Zu diesem Zweck wird die Baudirektion dem Landrat einen Bericht abliefern. Wie bereits erwähnt ist die Grundlage für das

Verkehrsmodell Stans das Siedlungsleitbild. Am 3. März 2018 hat der Gemeinderat Stans den Entwurf des Siedlungsleitbildes zu Handen der öffentlichen Mitwirkung verabschiedet. Als Nächstes wird der Entwurf den verschiedenen Interessengruppen und der Bevölkerung präsentiert. Gestützt auf die Rückmeldungen der verschiedenen Akteure wird das Siedlungsleitbild angepasst und überarbeitet. Im Sommer 2019 wird der Gemeinderat das definitive Siedlungsleitbild beschliessen. Anschliessend folgt noch die Genehmigung durch den Kanton (Baudirektion).

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, das Postulat in geänderter Form wie folgt gutzuheissen:

1. Der Regierungsrat wird beauftragt, die Planungsarbeiten für eine Neugestaltung des Knotens Robert-Durrer-Strasse / Buochserstrasse weiter voranzutreiben und eine Bestvariante vorzuschlagen. Die Koordination dieser Arbeiten mit den Planungsarbeiten der Gemeinde Stans zur Sanierung der Robert-Durrer-Strasse ist sicherzustellen.
2. Die Möglichkeiten einer Entflechtung zwischen Strasse und Bahn sind in einem zweiten Schritt zwischen der Gemeinde Stans, der Zentralbahn und dem Kanton gemeinsam zu erarbeiten; die Kosten sind entsprechend aufzuteilen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landrat Andreas Gander-Brem, Stans
- Landrat Hans-Peter Zimmermann, Stans
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Fiko) (Präsidium und Sekretariat)
- Gemeinderat Stans (postalisch und elektronisch)
- Landratssekretariat
- alle Direktionssekretariate
- Justiz- und Sicherheitsdirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Baudirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

