



MEDIENINFORMATION

Gesamtverkehrskonzept soll Lösungen für den Hauptort aufzeigen

Ausgehend von einem Vorstoss haben sich die Regierung, der Gemeinderat und die Zentralbahn mit Varianten zur Entflechtung von Strasse und Bahn in Stans beschäftigt. Der Regierungsrat kommt zum Schluss, dass es zuerst ein Gesamtverkehrskonzept braucht, um konkrete Aussagen zu den verschiedenen Lösungsansätzen machen zu können.

Ein im Dezember 2017 eingereichtes Postulat der Landräte Andreas Gander-Brem und Hans-Peter Zimmermann verlangte vom Regierungsrat, beim Verkehrsregime bei der Kreuzung Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse zusammen mit der Gemeinde Stans Verbesserungen anzustreben. Weiter sollten Varianten einer barrierefreien Querung der Zentralbahn im Bereich des Bahnhofs sowie beim Karliplatz (Abzweiger Richtung Ennetmoos) geprüft werden. Der Vorstoss wurde im Oktober 2018 auf Antrag des Regierungsrates vom Landrat in geänderter Form gutgeheissen. Die Änderung betraf in erster Linie die Erarbeitung von Möglichkeiten einer generellen Entflechtung zwischen Strasse und Bahn. Inzwischen ist der Regierungsrat dem Auftrag im Postulat nachgekommen. Die Gemeinde Stans und die Zentralbahn wurden dabei in die Abklärungen einbezogen.

Beim Knoten Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse bestehen Abhängigkeiten zu den Planungsarbeiten der Gemeinde für die Sanierung der Robert-Durrer-Strasse. Ein diesbezügliches Vorprojekt konnte im August 2018 abgeschlossen werden. Es zeigte sich jedoch, dass eine Erneuerung innerhalb der bestehenden Fläche trotz neuer Strassenraumgestaltung den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden nicht gerecht wird. Daher hat die Gemeinde Stans im Herbst 2018 beschlossen, alternativ ein Teil-Einbahnsystem zu prüfen. Nachdem der Pilotbetrieb im August 2019 scheiterte, ist es nun an der Gemeinde Stans, die Planungen für die Sanierung der Robert-Durrer-Strasse wiederaufzunehmen. Es ist grundsätzlich auch denkbar, die Planungen für die Strassensanierung und die Optimierung des Knotens unter der Federführung des Kantons zusammenzulegen.

Bahnübergänge führen zu Rückstaus

Heute durchschneidet die Zentralbahn das Dorfzentrum von Stans. Mehrere Bahnübergänge führen vor allem in den Stosszeiten zu Rückstaus. Eine Arbeitsgruppe

mit Vertretern der Gemeinde, der Zentralbahn und der Baudirektion diskutierte eingehend verschiedene Lösungsansätze, um die Problematik zu entschärfen. Eine Studie zur Machbarkeit von Strassenunterführungen beim Bahnhof und beim Karliplatz zeigt, dass diese aus technischer Sicht grundsätzlich realisierbar sind, das Ortsbild von Stans aber entsprechend beeinträchtigen würden. Die Kosten pro Unterführung werden grob auf 23 Millionen Franken geschätzt. Konkrete Planungen zu Überführungen an denselben Standorten wurden nicht vorgenommen, weil die Platzverhältnisse zu beschränkt und die Eingriffe ins Dorfbild zu gross wären.

Eine andere Möglichkeit – die Tieflegung der Bahn in Stans – ist in der Vergangenheit mehrfach ein Thema gewesen. In jüngster Zeit sind dazu diverse Arbeiten im Rahmen von schulischen Aufträgen oder Weiterbildungen entstanden. Diese gehen teils unterschiedlich an die Realisierung einer Tieflegung heran. Gemeinsam haben sie, dass im Fall einer Umsetzung mit Gesamtkosten zwischen 200 und 250 Millionen Franken gerechnet werden muss. Mit der Tieflegung werden Strasse und Schiene entflochten, der Bahnlärm reduziert, der Verkehrsfluss optimiert sowie der Platz um den Bahnhof Stans neuen Nutzungen zugeführt. Zudem würde Raum frei für eine attraktive Langsamverkehrsachse im Dorf. Diesem Effekt stehen die entsprechenden Kosten gegenüber. Denkbar wäre auch eine Lösung mit einer Hochbahn. Aufgrund der zu erwartenden Kosten wurde bisher noch keine Studie zur Machbarkeit erstellt. Im Rahmen der Gesamtverkehrsstrategie ist dieser Ansatz weiter zu prüfen.

Der Regierungsrat kommt in seine Antwort auf das Postulat zum Schluss, dass angesichts der aktuell zahlreichen Vorstösse und gegenwärtigen Abklärungen rund um die Verkehrsprobleme im Kanton zuerst ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet werden muss, um daraus die richtigen Massnahmen abzuleiten. Dann wird sich auch zeigen, inwiefern eine Tieflegung der Zentralbahn zur gesamtheitlichen Lösung beitragen könnte. Wird diese Variante von der Politik priorisiert, würde in einem nächsten Schritt eine Vorstudie mit anschliessender Evaluation einer Bestvariante in Auftrag gegeben. Dadurch würden auch die Grundlagen geschaffen, um später ein allfälliges Projekt beim Bund zur Mitfinanzierung durch den nationalen Bahninfrastrukturfonds (BFI) einzugeben.

RÜCKFRAGEN

Josef Niederberger, Baudirektor, Telefon +41 41 618 72 00, erreichbar am Freitag, 13. März, von 11.00 bis 12.00 Uhr.

Stans, 13. März 2020