



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch



Gesamtverkehrskonzept Kanton Nidwalden

Stans, 15. November 2022

Impressum

Projektleitung

Stephanie von Samson, Baudirektion, Amt für Mobilität
Thomas Furrer, Baudirektion, Amt für Raumentwicklung
Markus Meisinger, Baudirektion, Amt für Mobilität
Stefan von Holzen, Gemeindepräsident Ennetmoos
Wendelin Odermatt, Gemeindepräsident Wolfenschiessen
René Neuenschwander, Ecoplan AG
Walter Schaufelberger, B+S AG

Politische Steuerung

Josef Niederberger, Regierungsrat, Vorsteher Baudirektion
Joe Christen, Regierungsrat, Vorsteher Landwirtschafts- und Umweltdirektion
Viktor Eiholzer, Gemeindepräsident Ennetbürgen
Remo Zberg, Gemeindepräsident Hergiswil
Lukas Arnold, Gemeindepräsident Stans
Beat Plüss, Gemeindepräsident Stansstad

Begleit- und Echogruppe

Bruno Käslin, Gemeindepräsident Beckenried
Adolf Scherl, Gemeinderat Buochs
Daniel Krucker, Gemeinderat Emmetten
Andreas Kaelin, Gemeinderat Ennetbürgen
Roland Kaiser, Gemeinderat Ennetmoos
Hugo Fries, Gemeindepräsident Dallenwil
Renato Durrer, Gemeinderat Hergiswil
Claudio Clavadetscher, Gemeinderat Oberdorf
Sarah Odermatt, Gemeinderätin Stans
Andy Christen, Gemeinderat Stansstad
Thomas Christen, Gemeinderat Wolfenschiessen
Claudio Clavadetscher, Gewerbeverband
Nicole Reisinger, Zentralbahn
Philipp Schubiger, Postauto
Daniel Daucourt, Verkehrsclub der Schweiz Ob- und Nidwalden
Roman Huber, Touring Club Schweiz Nidwalden
Marco Niederberger, Justiz- und Sicherheitsdirektion, Verkehrs- und Sicherheitspolizei
Simon Fontana, Baudirektion, Direktionssekretariat

Moderation

Stephan Appenzeller, ABKOM GmbH

Arbeitsgruppe Regierungsrat

Joe Christen, Regierungsrat, Vorsteher Landwirtschafts- und Umweltdirektion
Dr. Othmar Filliger, Regierungsrat, Vorsteher Volkswirtschaftsdirektion
Therese Rotzer-Mathyer, Regierungsrätin, Vorsteherin Baudirektion

Zitierweise

Regierungsrat Kanton Nidwalden (2022): Gesamtverkehrskonzept Nidwalden, Bericht verabschiedet durch den Regierungsrat, 15. November 2022, Kanton Nidwalden

Titel:	Gesamtverkehrskonzept Kanton Nidwalden	Typ:	Bericht Regierungsrat	Version:	
Thema:	GVK NW	Klasse:		FreigabeDatum:	16.11.22
Autor:	Stephanie von Samson	Status:		DruckDatum:	16.11.22
Ablage/Name:	Bericht Regierungsrat GVK Herbst 2022			Registratur:	2019.NWLR.51

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	5
1.1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	5
1.2	Projektorganisation und Vorgehen.....	5
1.3	Aufbau und Abgrenzungen	6
1.4	Siedlung.....	7
1.5	Wachstum Bevölkerung und Arbeitsplätze.....	8
1.5.1	Bevölkerung	9
1.5.2	Arbeitsplätze	9
1.5.3	Freizeit und Tourismus.....	11
1.5.4	Verkehrsintensive Einrichtungen.....	11
1.6	MIV	11
1.6.1	Grosse Bedeutung der Achse Stans–Stansstad–Hergiswil–Luzern	12
1.6.2	Starke touristische Spitzentage	14
1.6.3	Weiteres MIV-Wachstum erwartet.....	14
1.7	ÖV.....	15
1.7.1	Wachsende ÖV- Nachfrage, aber geringer ÖV-Anteil.....	16
1.7.2	ÖV-Erschliessung abseits der Zentralbahn ist nicht optimal	16
1.7.3	ÖV wächst prozentual stärker als MIV, aber nicht absolut.....	19
1.8	Fuss- und Veloverkehr.....	19
1.8.1	Grosses Potenzial für den Veloverkehr	19
1.9	Übergeordnete Trends.....	22
1.9.1	Digitalisierung und Automatisierung.....	22
1.9.2	Umweltfreundliche Antriebe.....	22
1.9.3	Sharing.....	23
1.9.4	Multimodalität und Mobility as a Service.....	23
1.9.5	Homeoffice und ortsunabhängiges Arbeiten	23
1.9.6	Mobility Pricing	23
2	Ziele.....	24

3	Strategie.....	25
3.1	Gesamtstrategie	25
3.1.1	Raumplanung	25
3.1.2	4V-Strategie	25
3.2	Teilstrategien.....	26
3.2.1	Raumplanung	26
3.2.2	Motorisierter Individualverkehr MIV.....	26
3.2.3	Öffentlicher Verkehr ÖV.....	28
3.2.4	Veloverkehr	31
3.2.5	Fussverkehr.....	32
3.2.6	Gesamtverkehr	33
4	Massnahmen und Monitoring.....	34
4.1	Massnahmen	34
4.2	Monitoring	34
	Massnahmen Raumplanung.....	35
	Massnahmen Gesamtverkehr.....	36
	Massnahmen MIV	40
	Massnahmen ÖV	43
	Bahnverkehr	43
	Busverkehr	45
	Schiffverkehr	48
	Velo- und Fussverkehr.....	49

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden hat im März 2020 beschlossen, die Motion Zberg betreffend Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Nidwalden in geänderter Form gutzuheissen. In der Folge hat der Landrat den Regierungsrat beauftragt, das GVK Nidwalden zu erarbeiten. Dieses soll in einer langfristigen Perspektive bis 2040 die Ziele und die strategischen Stossrichtungen für eine nachhaltige Mobilitätspolitik im Kanton Nidwalden vorgeben.

Die **Ausgangslage** stellt sich dabei wie folgt dar:

- Der Richtplan vom 10. Januar 2018 bildet die Grundlage für das GVK, was die Wachstumsprognosen (Szenario hoch) betreffend Bevölkerungsentwicklung sowie Anzahl Arbeitsplätze im Kanton Nidwalden betrifft. Eine Anpassung dieser Prognosen wird im Rahmen der nächsten Richtplananpassung überprüft.
- Das GVK Nidwalden soll sich an den Grundsätzen zur langfristigen Entwicklung von Siedlung und Verkehr orientieren wie sie zwischen dem Kanton Nidwalden und den Politischen Gemeinden Nidwalden am 17. November 2020 verbindlich beschlossen wurden.
- Bei der Ausarbeitung des GVK Nidwalden sind die vorhandenen Analysen und Planungen zu berücksichtigen. Zu nennen sind etwa die bestehenden Arbeiten zu einer möglichen Tieflegung der Zentralbahn (zb) in Stans, das Konzept Verkehrsentlastung Engelbergertal oder der Tunnel «kurz» in Hergiswil für die zb. Es sollen aber keine neuen Planungen und Projektstudien erstellt werden.
- Die Erarbeitung des GVK Nidwalden soll in der Planung weit fortgeschrittene Projekte nicht bremsen. Vielmehr sollen solche Projekte parallel vorangetrieben werden und in das GVK Nidwalden einfließen. Zu nennen ist diesbezüglich insbesondere das Projekt Umfahrung Stans West.

Die mit dem GVK Nidwalden verfolgten **Ziele** sind: Das GVK Nidwalden soll im dynamischen Umfeld von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung die notwendigen Grundlagen für eine langfristig nachhaltige Mobilitätspolitik bereitstellen. Insbesondere soll das GVK Nidwalden aufzeigen, wie in einem langfristigen Horizont bis 2040 die erwartete Zunahme des Verkehrsaufkommens nachhaltig bewältigt werden kann. Hierzu soll das GVK Nidwalden die übergeordneten Ziele und die langfristigen strategischen Stossrichtungen der Mobilitätspolitik des Kantons Nidwalden festlegen und damit auch die Basis für die kommenden Generationen von Agglomerationsprogrammen bereitstellen sowie wichtige Inputs für die nächste Revision des kantonalen Richtplans liefern. Das GVK Nidwalden weist hingegen keine Behördenverbindlichkeit im Rechtssinne auf.

1.2 Projektorganisation und Vorgehen

Die Erarbeitung des GVK Nidwalden erfolgte in einem **transparenten partizipativen Prozess**. Folgende Gremien und Akteure sind zu nennen:

- **Politische Steuerung:** Die Politische Steuerung, bestehend aus zwei Regierungsräten und vier Gemeindepräsidenten, beschloss wesentliche inhaltliche Weichenstellungen und verabschiedete die Mitwirkungsversion des GVK Nidwalden vom 23. August 2021. Die Ergebnisse der Mitwirkungsversion sind im Mitwirkungsbericht dokumentiert und führten zu einer Überarbeitung des GVK Nidwalden, das im Januar 2022 durch die Politische Steuerung zuhanden Regierungsrat verabschiedet wurde.
- **Begleit- und Echogruppe:** Der Begleit- und Echogruppe mit ihren 18 Mitgliedern aus Gemeindepolitik, Transportunternehmen und Verbänden kam bei der Ausarbeitung des GVK Nidwalden eine Schlüsselrolle zu. An insgesamt drei halbtägigen Workshops wurden mit ihnen Textentwürfe zu den Zielsetzungen, den strategischen Stossrichtungen und Handlungsfeldern sowie zu den Massnahmen

diskutiert. Die vielen Rückmeldungen haben den Inhalt des GVK Nidwalden wesentlich mitgeprägt.

- **Projektleitung:** Die Projektleitung leitete unter dem Vorsitz der Vorsteherin des Amts für Mobilität die Erarbeitung des GVK Nidwalden, setzte inhaltliche Vorgaben und stellte die Einhaltung von Zeitplan und inhaltlichen Meilensteinen sicher.
- **Externe Auftragnehmer:** Die inhaltliche Bearbeitung des GVK Nidwalden erfolgte durch eine Arbeitsgemeinschaft bestehend aus der EcoPlan AG und der B+S AG. Diese haben in mehreren Arbeitsschritten und in enger Zusammenarbeit mit der Vorsteherin des Amts für Mobilität und ihren Mitarbeitern Entwürfe zu den einzelnen Kapiteln des GVK Nidwalden erarbeitet, in den genannten Gremien zur Diskussion gestellt und dann – auch unter Berücksichtigung der Mitwirkungsergebnisse – jeweils überarbeitet, so dass im Februar 2022 dem Regierungsrat ein vollständiger Bericht unterbreitet werden konnte. Bei der nachfolgenden Überarbeitung und Kürzung des Gesamtverkehrskonzepts waren die externen Auftragnehmer nicht mehr beteiligt.
- **Verabschiedung durch den Regierungsrat:** Vor der Verabschiedung des GVK setzte der Regierungsrat eine Arbeitsgruppe bestehend aus dem Vorsteher der Landwirtschafts- und Umweltdirektion Landammann Joe Christen, dem Vorsteher der Volkswirtschaftsdirektion Regierungsrat Dr. Othmar Filliger und der neuen Vorsteherin der Baudirektion Regierungsrätin Therese Rotzer-Mathyer ein. Diese Arbeitsgruppe überarbeitete den von der politischen Steuergruppe verabschiedeten Entwurf. Bei der Überarbeitung wurde das GVK gekürzt und neu gegliedert. Ziel der Überarbeitung war u.a. eine bessere Übersichtlichkeit und Priorisierung und Straffung der Massnahmen.

1.3 Aufbau und Abgrenzungen

Das GVK Nidwalden nimmt eine langfristige Sicht mit Zeithorizont 2040 ein. Gesellschaftliche und technologische Entwicklungen und die damit verbundenen Unsicherheiten sind einzubeziehen. Das GVK Nidwalden nimmt eine Gesamtmobilitätssicht ein. Dabei sind folgende **Abgrenzungen** zu beachten:

- Das Angebot im Kanton Nidwalden für **Freizeitaktivitäten** wie Mountainbiken, Wandern oder Skifahren ist nicht Teil des GVK Nidwalden. Gegenstand des Konzepts ist hingegen die Erreichbarkeit der Gebiete für Freizeitaktivitäten.
- Der **Luftverkehr** ist nicht Teil des GVK Nidwalden. Zwar ist die Aviatik im Kanton Nidwalden ein wichtiger Wirtschaftszweig. Der Betrieb des Flugplatzes Buochs ist deshalb zu sichern und für Bevölkerung und Umwelt möglichst verträglich zu gestalten. Da dem Flugplatz aber keine eigentliche Erschliessungsfunktion für die Bevölkerung zukommt, wird er im vorliegenden Gesamtverkehrskonzept nicht behandelt. Gegenstand des Gesamtverkehrskonzepts ist jedoch die Anbindung des Flugplatzes in das Gesamtverkehrssystem.
- Der **Güterverkehr** ist kein Schwerpunktthema im GVK Nidwalden. Der Schienengüterverkehr ist nur von beschränkter Relevanz, der bestehende Wassergüterverkehr wird dagegen auch in Zukunft von Bedeutung bleiben.
- **Mobility Pricing** ist nicht Gegenstand des GVK Nidwalden. Mobility Pricing ist auf Bundesebene zu behandeln. Für den Kanton Nidwalden besteht nur geringer Handlungsspielraum, den Verkehr über preisliche Massnahmen zu steuern (z.B. wie heute schon der Fall über die Verkehrssteuern). Hingegen eignet sich Nidwalden auch nicht für ein Pilotprojekt zu Mobility Pricing.

Das GVK Nidwalden ist wie folgt aufgebaut:

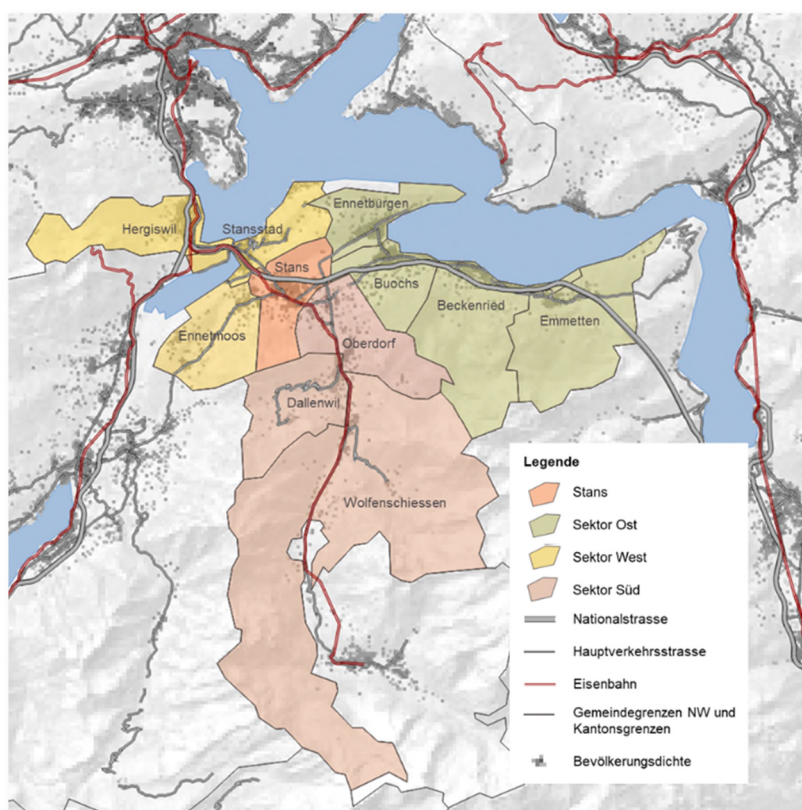
- **Analyse:** Das erste Kapitel fasst in aller Kürze die wichtigsten Erkenntnisse zu Siedlung und Verkehr zusammen und gibt einen Überblick zu den übergeordneten Trends.
- **Ziele:** Das zweite Kapitel begründet und beschreibt die Ziele des GVK Nidwalden.

- **Strategie:** Im Strategiekapitel wird vorerst eine Grundstrategie entworfen. Anschliessend werden für die Bereiche Raumplanung, motorisierter Individualverkehr MIV, öffentlichen Verkehr ÖV, Veloverkehr, Fussverkehr sowie Gesamtverkehr Teilstrategien formuliert.
- **Massnahmen:** Das GVK Nidwalden enthält Massnahmen, welche sich im Anhang befinden, und nach den Teilstrategien Raumplanung, MIV, öV, Velo- und Fussverkehr sowie Gesamtverkehr gegliedert und je priorisiert sind.

1.4 Siedlung

Der Kanton Nidwalden ist **in die Alpen eingebettet**, aber die **grossen Siedlungen** liegen zumeist in der **Talebene** und am Ufer des **Vierwaldstättersees**. Die elf Nidwaldner Gemeinden werden für die vorliegende Analyse in **vier Sektoren** aufgeteilt (vgl. nachfolgende Abbildung):

- Die Gemeinde **Stans** bildet als Hauptort und kantonales Zentrum einen eigenen Sektor.
- Der **Sektor West** umfasst den Korridor von Stans in Richtung Luzern mit den Gemeinden Stansstad und Hergiswil. Dabei bildet Hergiswil sowohl ein Subzentrum

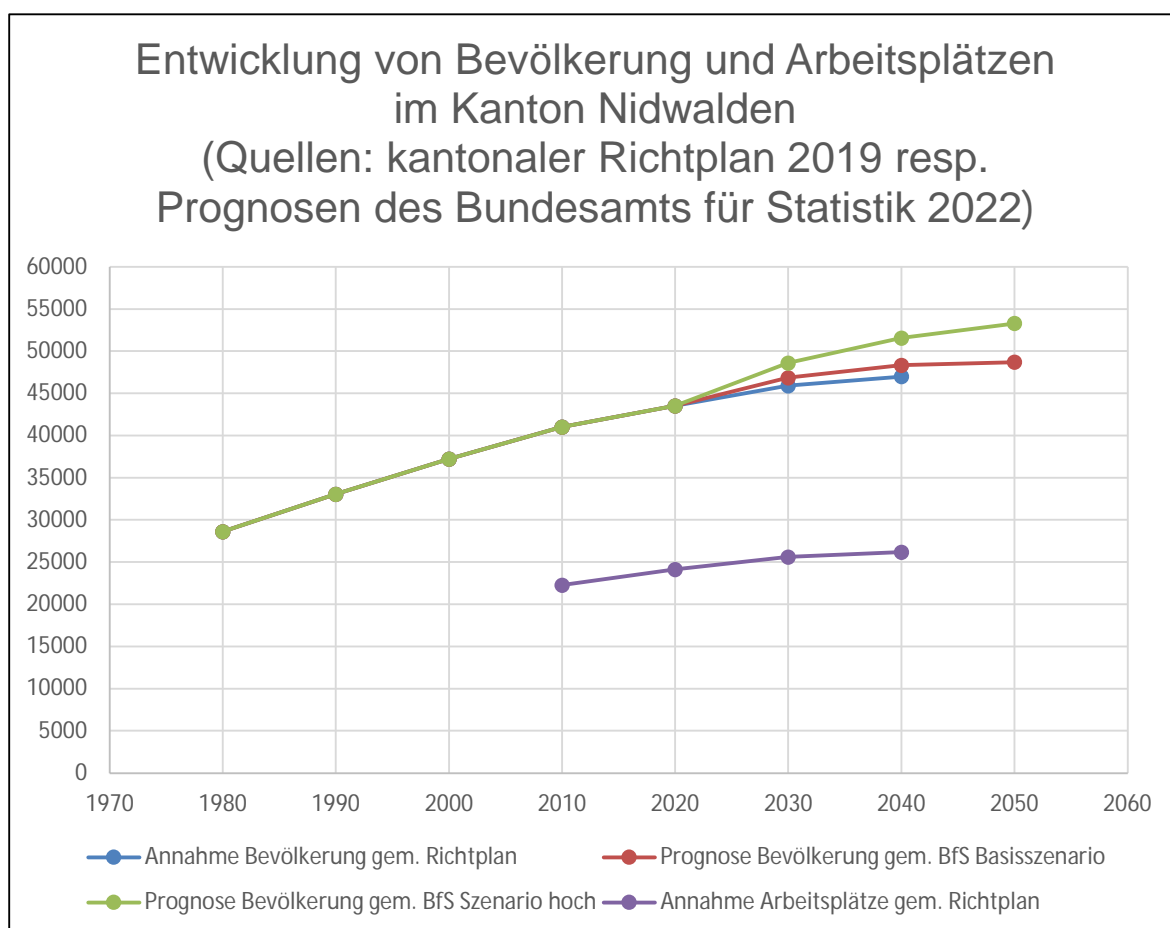


als auch die Schnittstelle des Kantons Nidwalden mit der Agglomeration Luzern. Weiter umfasst der Sektor West auch die Gemeinde Ennetmoos, die den Korridor von Stans nach Sarnen (OW) bildet.

- Dem **Sektor Ost** gehören die Seegemeinden Ennetbürgen, Buochs und Beckenried sowie Emmetten an.
- Der **Sektor Süd** umfasst die Gemeinden im Engelbergertal – Oberdorf, Dallenwil und Wolfenschiessen.

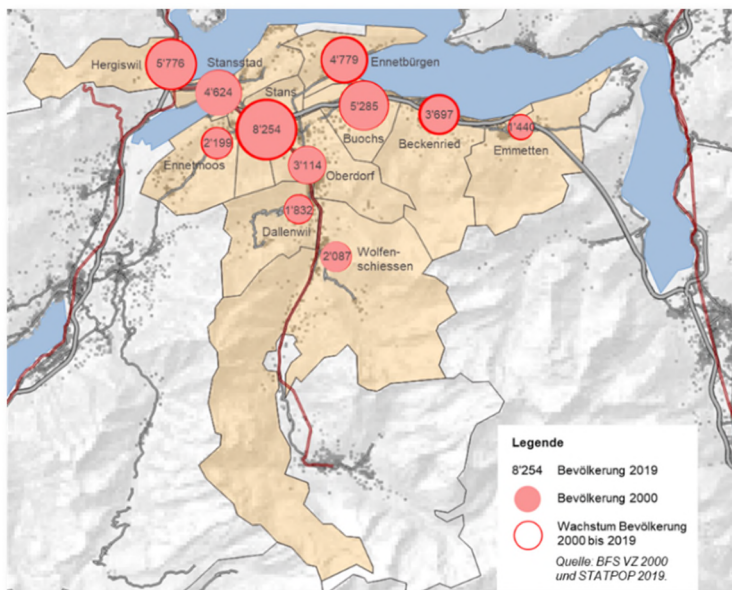
1.5 Wachstum Bevölkerung und Arbeitsplätze

Der Kanton Nidwalden hat in den letzten vierzig Jahren ein grosses Wachstum erlebt. Die Bevölkerung wuchs um rund 52 Prozent an (1981: 28'617 /2021: 43'520 Einwohner; jeweils per 31.12. des jeweiligen Jahres). Die Anzahl Arbeitsplätze in Nidwalden stieg von 22'281 im Jahr 2010 auf 24'149 per Ende 2020 (der Vergleich mit früheren Zahlen ist aufgrund wechselnder statistischer Grundlagen kaum möglich). Der Richtplan 2019 geht beim Wachstum vom Szenario hoch aus mit einer Zunahme von gleichermassen 8 Prozent bei Bevölkerung und Arbeitsplätzen bis 2040. Das Bundesamt für Statistik (BfS) geht in seinen 2022 aktualisierten Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung bis 2040 von einem höheren Wachstum zwischen 11 Prozent (Basisszenario) und 18 Prozent aus (Szenario hoch) Anschliessend ist tendenziell mit einer nachlassenden Dynamik zu rechnen. Allerdings haben sich in der Vergangenheit Prognosen über einen so langen Zeitraum als wenig zuverlässig erwiesen. Insbesondere der angenommene Wanderungssaldo aufgrund von Migration ist mit grossen Unsicherheiten behaftet. Zu beachten ist, dass das BfS gleichzeitig davon ausgeht, dass das Mobilitätswachstum im Verhältnis zum Bevölkerungswachstum unterdurchschnittlich ausfallen dürfte. Dies aufgrund von geänderten Annahmen zum Mobilitätsverhalten (Home-office, etc.). Insgesamt muss aber in allen Szenarien von einem wachsenden Mobilitätsbedürfnis im Kanton ausgegangen werden.

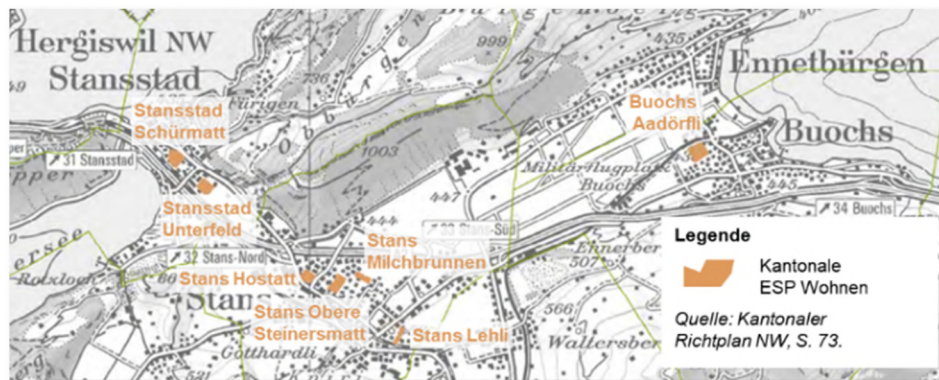


1.5.1 Bevölkerung

Die **Bevölkerung** konzentriert sich **heute** entlang des Sees und rund um Stans (vgl. nachfolgende Abbildung). Das stärkste Wachstum haben in den letzten Jahren die Gemeinden Stans, Beckenried, Hergiswil und Ennetbürgen erfahren.



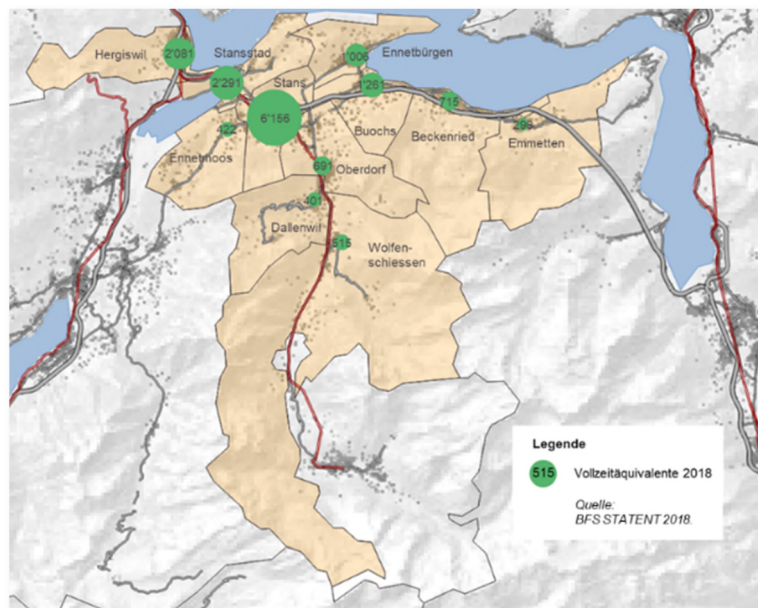
Das **künftige Bevölkerungswachstum** soll sich gemäss dem kantonalen Richtplan an der Zentralitätsstruktur des Kantons orientieren und verstärkt auf das Zentrum Stans, das Subzentrum Hergiswil und die weiteren Agglomerationsgemeinden gelenkt werden. Das Wachstum soll schwerpunktmässig durch die Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete und in den festgelegten Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Wohnen erfolgen (vgl. nachfolgende Abbildung). In ländlich-touristischen Gebieten soll ein moderates Bevölkerungswachstum möglich sein.



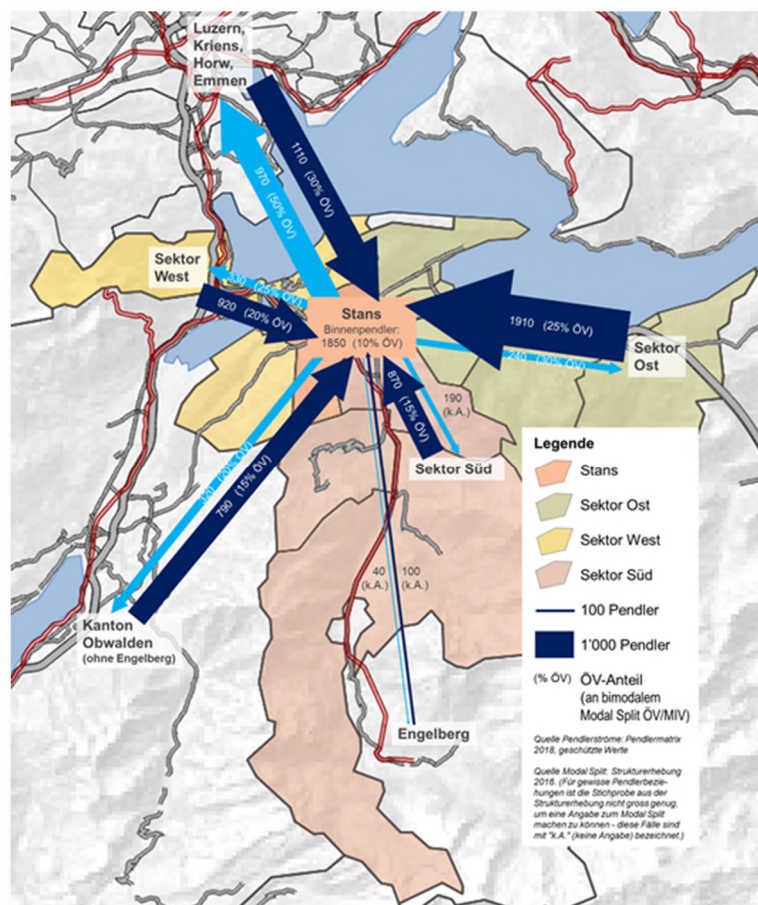
1.5.2 Arbeitsplätze

Die **Arbeitsplätze** konzentrieren sich **heute** stark auf die Gemeinde Stans, bedeutende Arbeitsplatzstandorte liegen aber auch in den Gemeinden Hergiswil, Stansstad, Ennetbürgen und Buochs (vgl. nachfolgende Abbildung). In und um Stans befinden sich zahlreiche Gebiete mit einer hohen Arbeitsplatzkonzentration. Speziell hervorzuheben sind die Pilatuswerke, die Gebiete rund um die Autobahnausfahrten Stans Nord und Stans Süd, das Spital Nidwalden, das Gebiet rund um die Talstation der Stanserhornbahn, das Zentrum

von Stans, der Sitz der Kantonalbank, das Gebiet Obere Spichermatt und das Abbaugbiet Rotzloch am Alpnacher See.

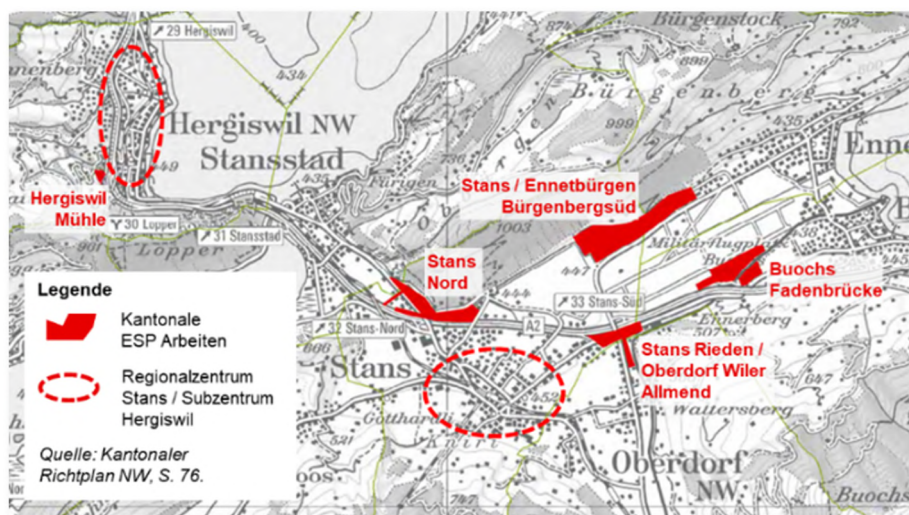


Durch die hohe Anzahl Arbeitsplätze gibt es viele Erwerbstätige, die nach Stans pendeln (vgl. dunkelblaue Pfeile in der Abbildung), hingegen vergleichsweise wenige, die von Stans in die umliegenden Nidwaldner Gemeinden pendeln (vgl. hellblaue Pfeile). Viele Stanserinnen und Stanser pendeln für die Arbeit in die Agglomeration Luzern, die das wirtschaftliche Zentrum der Region darstellt. Die Zahl der Pendler in Richtung Luzern aus den Sektoren West und Ost ist gar noch grösser.



Die **künftige Arbeitsplatzentwicklung** soll gemäss Richtplan primär in den Zentren Stans und Hergiswil sowie in den ESP Arbeiten bei den Autobahnanschlüssen Stans Nord und Süd sowie rund um den Flughafen erfolgen. Dem ESP Stans / Ennetbürgen Bürgenberg Süd kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Hier sollen unter anderen im «Nidwalden AirPark» und Buochs Fadenbrücke (Erlenpark), wertschöpfungsstarke Betriebe aus der Technologiebranche angesiedelt werden.

Abseits der ESP und der Zentren Stans und Hergiswil wird ein moderates Arbeitsplatzwachstum mit Fokus auf den Tourismus und die lokale Wirtschaft angestrebt. Insbesondere soll die Ausscheidung neuer Gewerbeflächen für die ansässigen Betriebe weiterhin möglich sein.



1.5.3 Freizeit und Tourismus

Nidwalden verfügt über **viele Freizeitattraktionen** für Touristen und Einheimische. Darunter befinden sich sowohl See- als auch Bergdestinationen. Zu den **Seedestinationen** zählen die Strandbäder in Hergiswil, Stansstad, Buochs-Ennetbürgen und Niederdorf (Gemeinde Beckenried) sowie das Wassersportzentrum Nidwalden in Buochs. Zu den **Bergdestinationen** gehören Stanserhorn, Bürgenstock, Klewenalp-Stockhütte, Wirzweli, Wiesenberg, Musenalp, Niederbauen, Bannalp, Alpgschwänd, Niederrickenbach, Pilatus und Titlis.

1.5.4 Verkehrsintensive Einrichtungen

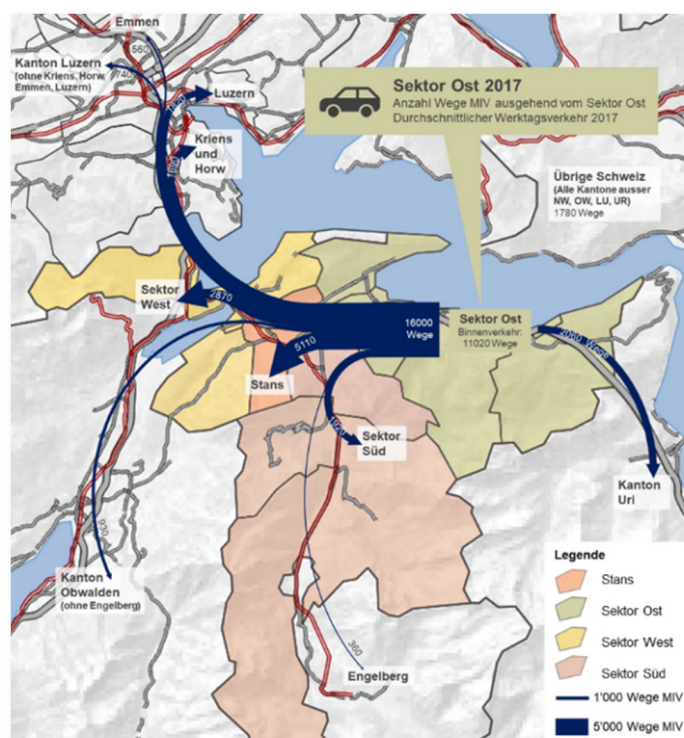
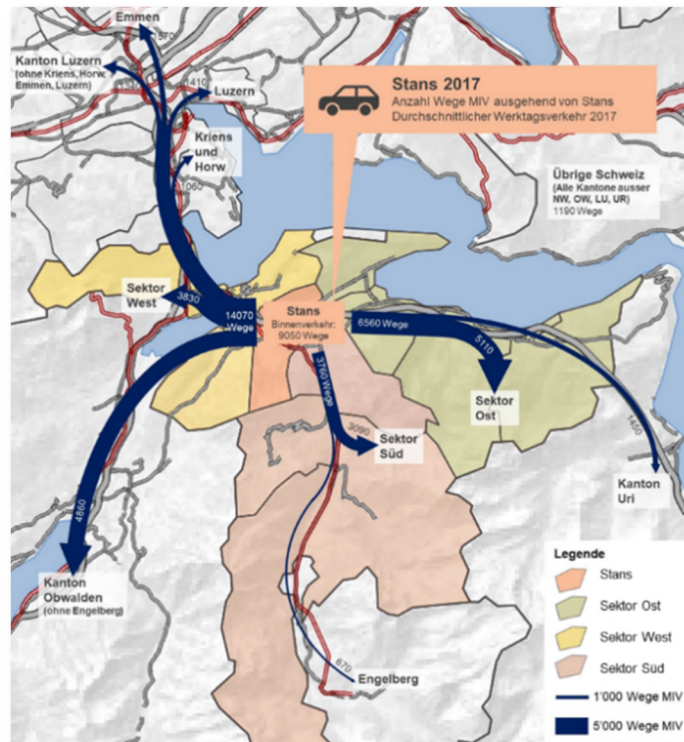
Das Einkaufszentrum **Länderpark** in Stans ist derzeit die **einzige verkehrsintensive Einrichtung** im Kanton (als solche werden Einrichtungen definiert, die mehr als 2'000 Fahrten pro Tag an mindestens hundert Tagen pro Jahr generieren). Die Hürden für neue verkehrsintensive Einrichtungen im Kanton sind gemäss Richtplan sehr hoch, unter anderem ist eine nahe Lage bei einem Autobahnanschluss vorgeschrieben. Es befinden sich im Kanton Nidwalden derzeit keine neuen verkehrsintensiven Einrichtungen in Planung.

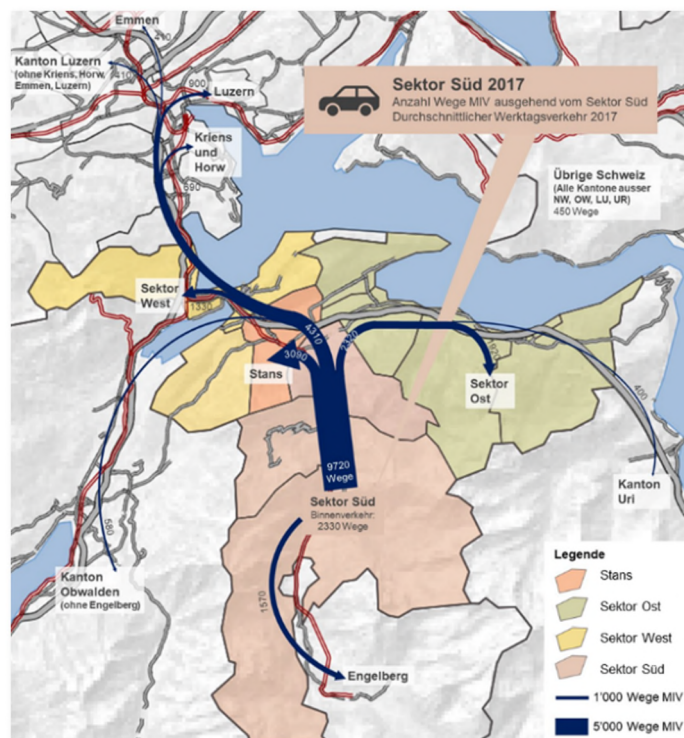
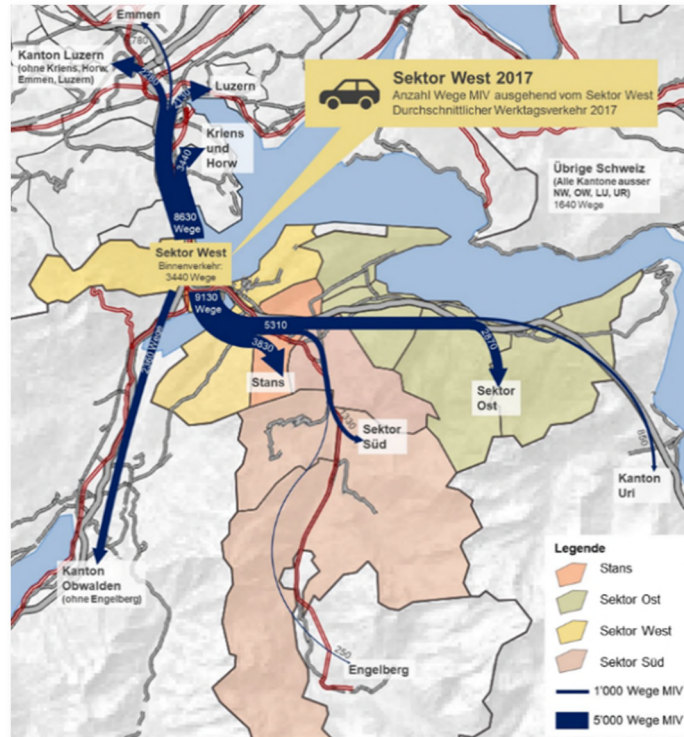
1.6 MIV

Nidwalden liegt direkt an der **Nationalstrasse A2** und damit an der Schweizer **Nord-Süd-Transitachse**. Mit Autobahnanschlüssen in Hergiswil, Stansstad, Stans (Nord und Süd), Buochs und Beckenried ist der Kanton **hervorragend mit dem MIV erreichbar**. Beim Loppertunnel teilt sich die Nationalstrasse auf in einen Ast Richtung Stans–Altdorf–Chiasso (A2) und einen Ast nach Sarnen–Interlaken–Spiez (A8).

1.6.1 Grosse Bedeutung der Achse Stans–Stansstad–Hergiswil–Luzern

Viele MIV-Fahrten mit Quelle im Kanton Nidwalden führen zumindest abschnittsweise über die **Achse Stans–Stansstad–Hergiswil–Luzern**, wie eine Auswertung des Gesamtverkehrsmodells Luzern zeigt (vgl. untenstehende Abbildungen). Dies verdeutlicht die **starke Verflechtung** des Kantons Nidwalden mit dem **Regionalzentrum Luzern**. Fahrten in die Kantone Obwalden und Uri sind weniger häufig. In den Kanton Schwyz wird über die Sommermonate eine Autofähre betrieben (Beckenried-Gersau-Fähre), die aber primär touristischen Zwecken dient.



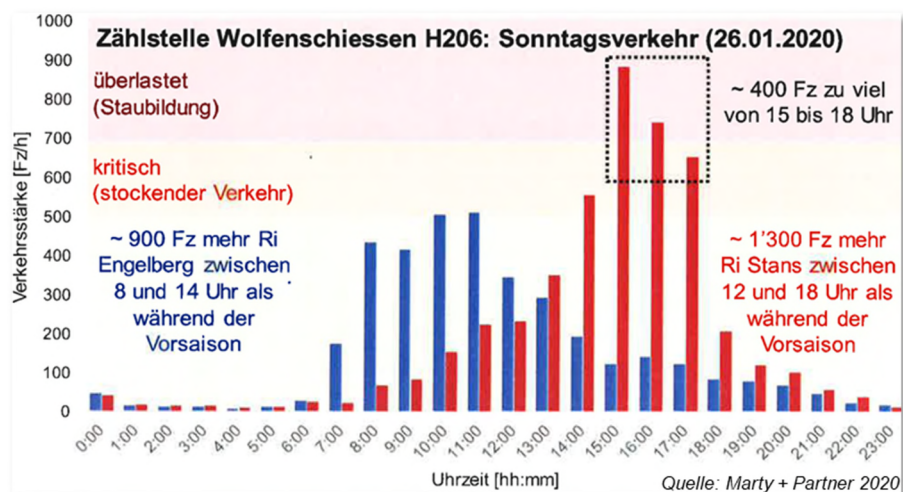


Als Folge des hohen Verkehrsaufkommens einerseits und aufgrund der Autobahnverzweigung Lopper andererseits ist das Nationalstrassennetz auf der Achse Stans–Stansstad–Hergiswil–Luzern an der **Belastungsgrenze** und es kommt insbesondere in Hergiswil zu **Ausweichverkehr auf das untergeordnete Netz**. Auch die **Zufahrten zu den Autobahnanschlüssen Stans Nord und Stans Süd** sind oft stark ausgelastet.

Die **A2** dient den Gemeinden im Talboden auch **als Umfahrungsstrasse** und entlastet so die Kantons- und Gemeindestrassen in erheblichem Umfang. Im **untergeordneten Netz** führen die Strassenverbindungen nach Ennetmoos und in den Sektor Süd jedoch durch Stans hindurch, es gibt derzeit **keine Tangentialverbindungen** – eine Umfahrung Stans West ist aber in Planung. **Niveaugleiche Bahnübergänge** in Stans führen zu Wartezeiten und beschränkten Kapazitäten auf der Strasse.

1.6.2 Starke touristische Spitzentage

Als Tourismuskanton weist Nidwalden auch **starke touristische Spitzentage** auf, insbesondere zu An- und Abreisezeiten von Wintersporttouristen. Die höchsten Belastungen treten an Sonntagnachmittagen während der Wintersport-Hochsaison auf. Dann kommt es im **Engelbergertal** (vgl. nachfolgende Abbildung) aber auch auf der **A2** zu **ausgeprägten Staus**. Die touristischen Spitzen äussern sich auch in Kapazitätsengpässen auf der Zentralbahn im Engelbergertal.



1.6.3 Weiteres MIV-Wachstum erwartet

Im Kanton Nidwalden wird bis 2040 mit einer **Zunahme der MIV-Wege im Binnenverkehr** um **knapp 10 Prozent** gegenüber 2017 gerechnet (gemäss Prognose für den Referenzfall im Gesamtverkehrsmodell des Kantons Luzern). Die Zahl der MIV-Wege in **Richtung Agglomeration Luzern** soll gar um **knapp 20 Prozent** zunehmen.

Stärken MIV	Schwächen MIV
<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich gute MIV-Erschliessung Auslastung der Strasseninfrastruktur liegt auch zu Spitzenzeiten meist unter 50 Prozent 	<ul style="list-style-type: none"> Nadelöhr A2 bei Hergiswil mit Ausweichverkehr auf der parallel verlaufenden Kantonsstrasse und somit Belastung der Dörfer Punktuelle Verkehrsüberlastung der Anschlussknoten Stans Nord und Stand Süd und angrenzender Strassenabschnitte Engelbergertal: Starke touristische Spitzentage, hoher MIV-Anteil, überlastete Zufahrt Überlastung Ortsdurchfahrt Stans, niveaugleiche Bahnübergänge in Stans führen zu Wartezeiten und beschränkter Kapazität der Strasse

Chancen MIV

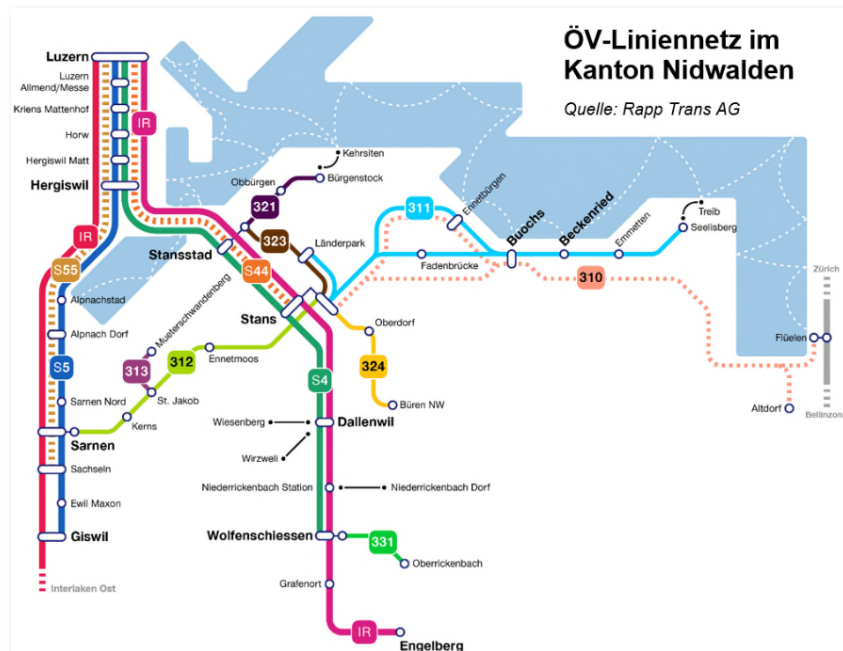
- Bestehende Kapazitätsreserven im Strassennetz
- Grösstenteils gute Erreichbarkeit und Erschliessung des gesamten Kantonsgebiets

Risiken MIV

- Zunehmender Verkehrsdruck aufs parallel verlaufende Hauptstrassennetz (insb. Hergiswil) aufgrund der Überlastungssituation auf der A2
- Zunahme der lokalen Verkehrsüberlastungen im Raum der Autobahnanschlüsse sowie in der Ortsdurchfahrt Stans
- Zunehmender Durchgangsverkehr via Nidwalden zu Tourismusgebieten in Obwalden, begrenzte Handlungsmöglichkeiten für Nidwalden

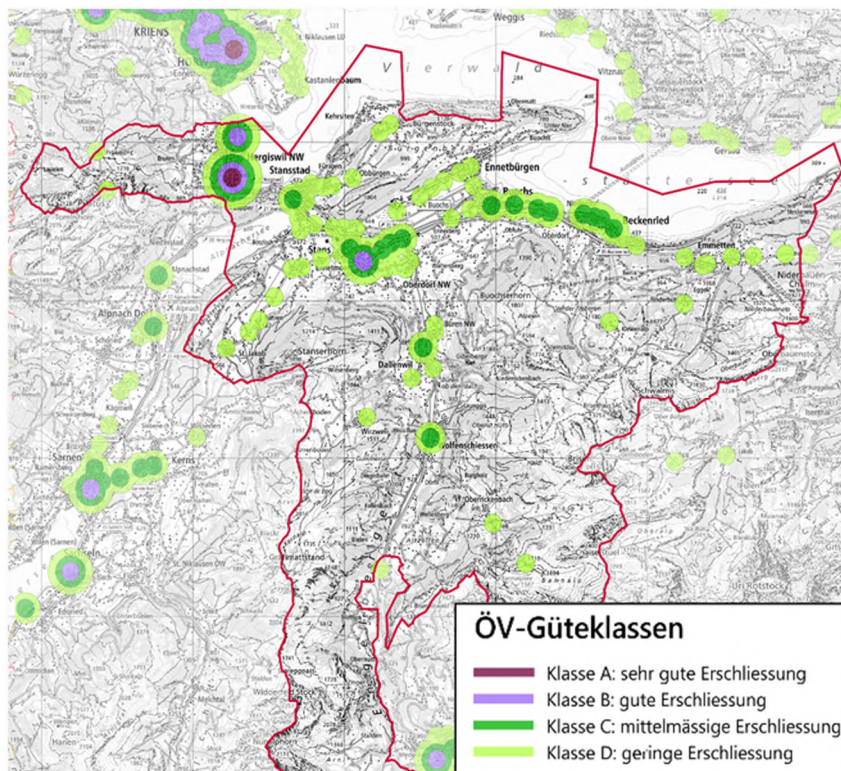
1.7 ÖV

Das **Rückgrat des ÖV** in Nidwalden bildet die **Zentralbahn** mit den S-Bahn-Linien S4 und S44 und dem Interregio (IR) Luzern–Engelberg. Die Gemeinde Hergiswil wird überdies auch mit den Zentralbahnlinien S5 und S55 bedient und weist dadurch die höchste ÖV-Erschliessungsgüte im Kanton auf (vgl. nachfolgende Abbildung).



Zur **Feinverteilung** verkehren in Nidwalden mehrere **Buslinien**. Der primäre Knoten ist der Bahnhof Stans, von dem fünf Buslinien ausgehen. Weiter zählen sieben Anlegestellen für die **Kursschiffahrt** auf dem Vierwaldstättersee und die drei **Seilbahnen** Wiesenberg, Wirzweli und Niederrickenbach zum Erschliessungsangebot im Kanton. Weitere **Seilbahnen** erfüllen eine rein touristische Funktion.

Die untere Abbildung zeigt das Nidwaldner ÖV-Netz (auch Obwalden ist dargestellt). Nicht ersichtlich sind ÖV-Linien, die nicht durch den Kanton mitfinanziert werden. Dazu gehören die beiden Ortsbusse Hergiswil und Ennetbürgen (bzw. Schulbus) und der Nachtbus N10 Luzern–Stans.

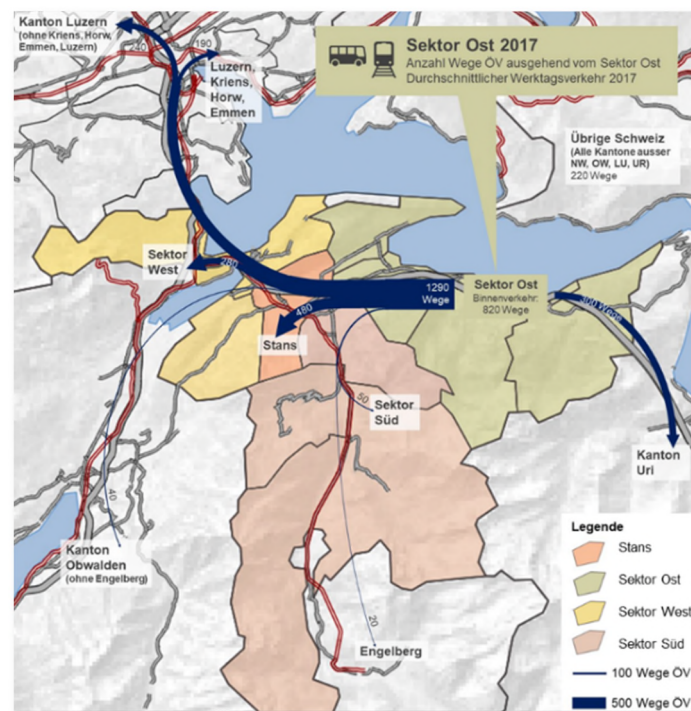
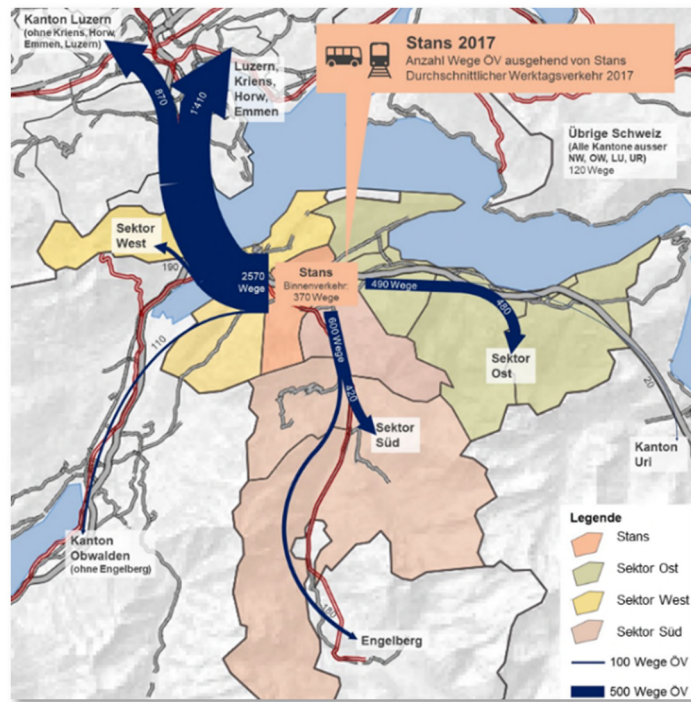


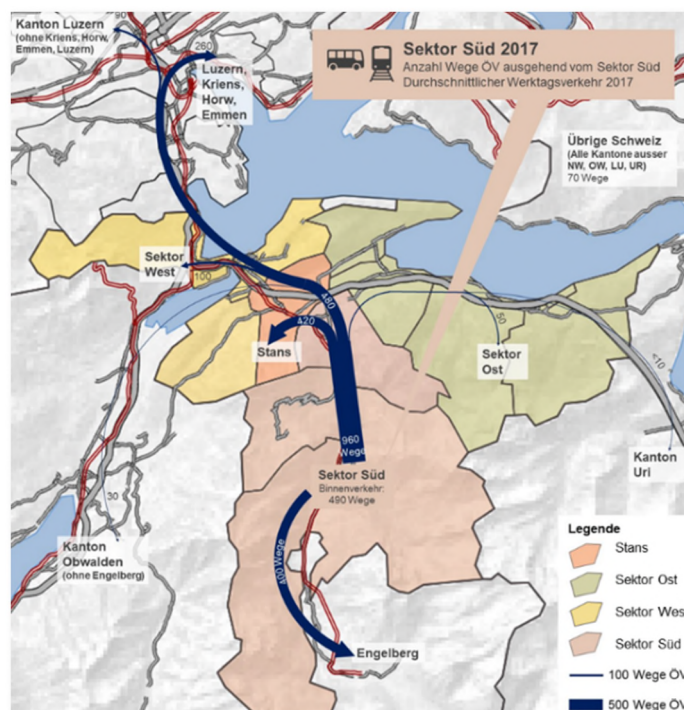
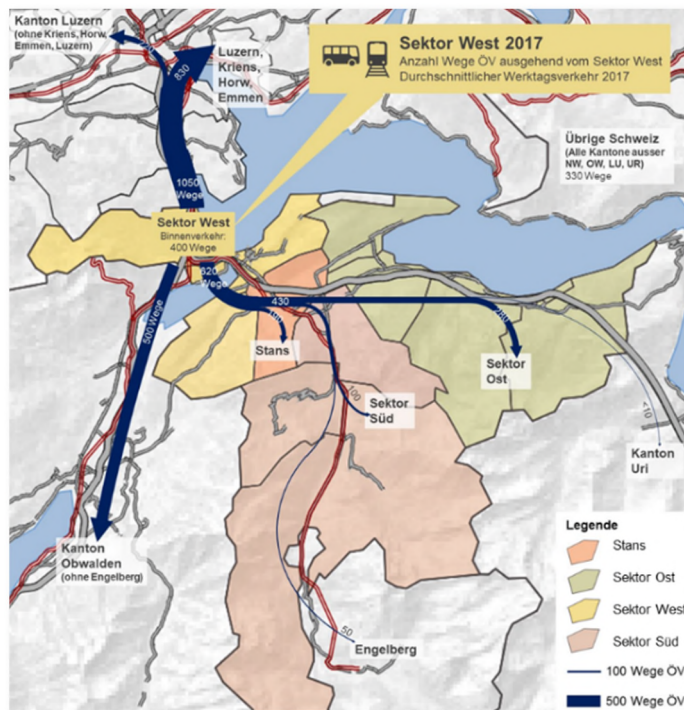
1.7.1 Wachsende ÖV- Nachfrage, aber geringer ÖV-Anteil

Die **Nachfrage im ÖV** hat von 2015 bis 2019 über alle Verkehrsträger (Bahn, Bus und Schiff) um elf Prozent **zugenommen**. Sie entwickelte sich besonders stark auf der Buslinie 310 Stans–Flüelen / Altdorf sowie in Zusammenhang mit der Eröffnung des Bürgenstock Resort auf der Buslinie 321 Stansstad–Bürgenstock und der Schiffsverbindung Kehrsiten–Bürgenstock. Trotz der wachsenden ÖV-Nachfrage weist der Kanton Nidwalden im nationalen Vergleich einen **tiefen ÖV-Anteil** aus – dieser lag 2015 gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr bei nur rund 18 Prozent. Dieser eher tiefe ÖV-Anteil ist teilweise durch die periphere Lage der Wohngebiete und teilweise ländlichen Charakter des Kantons Nidwalden begründet.

1.7.2 ÖV-Erschliessung abseits der Zentralbahn ist nicht optimal

Bei den Verkehrsströmen im ÖV (vgl. folgende Abbildungen mit Auswertungen Gesamtverkehrsmodell Luzern) zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den Verkehrsströmen im MIV (vgl. vorheriges Kapitel). Die **Ausrichtung der Verkehrsströme** auf den Raum Stans–Stansstad–Hergiswil–Agglomeration Luzern ist aber beim ÖV noch viel ausgeprägter. Dies **widerspiegelt das ÖV-Angebot**, das auf die Verbindungen nach Luzern ausgerichtet ist, für Fahrten innerhalb des Kantons und in Richtung Obwalden aber weniger attraktiv ist.





Die Gründe für den geringen Modal Split-Anteil des ÖV sind:

- Die **Anschlussgestaltung** am Bahnhof Stans ist für Fahrten innerhalb des Kantons oft wenig attraktiv.
- Das ÖV-Netz weist **Erschliessungslücken** auf und weite Teile des Kantons verfügen über eine **reduzierte ÖV-Anbindung** – rund 65 Prozent der Einwohnenden sind nur über die Güteklasse D erschlossen und rund 15 Prozent verfügen über gar keine ÖV-Erschliessung, insbesondere an Hanglagen. Mehrere Arbeitsgebiete sind schlecht an den ÖV angebunden, darunter befinden sich Standorte mit vielen Beschäftigten wie die Pilatuswerke, das Spital Nidwalden oder der Länderpark.

- Die **Buslinien** verkehren oft **unregelmässig** und weisen auch werktags grössere **Taktlücken** auf. Die Fahrzeiten sind teilweise durch die Ausrichtung auf den Schulbetrieb begründet.

1.7.3 ÖV wächst prozentual stärker als MIV, aber nicht absolut

Bis 2040 ist gemäss Gesamtverkehrsmodell des Kantons Luzern eine **Zunahme der ÖV-Wege** im **Binnenverkehr** in Nidwalden um **rund 20 Prozent** gegenüber 2017 zu erwarten (unter Berücksichtigung der Angebotsverbesserungen im Rahmen des Ausbaus Schritts 2035). In **Richtung Agglomeration Luzern** wird gar ein Wachstum von **knapp 30 Prozent** erwartet und in **Richtung Engelberg** ein Wachstum von **rund 65 Prozent**. Prozentual gesehen wird im ÖV ein deutlich stärkeres Wachstum erwartet als im MIV – in absoluten Zahlen nehmen die MIV-Wege in der Prognose aber deutlich stärker zu als die ÖV-Wege.

Stärken ÖV	Schwächen ÖV
<ul style="list-style-type: none"> • Zentralbahnlinie Luzern–Hergiswil–Stans–Engelberg als Rückgrat des ÖV... • ...ergänzt durch feinmaschiges Busnetz und einige Schifffahrtslinien • Erschliessung von Weilern über Seilbahnen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ungenügende Anbindung an das Fernverkehrsnetz in Luzern bedingt durch den Wechsel Schmal-/Normalspur • Ungenügende Anbindung in Richtung Uri / Tessin • Dünn besiedelte Gebiete erschweren ÖV-Erschliessung • ÖV-Erschliessung unterdurchschnittlich, geringer ÖV-Modalsplit • Mängel in der Bus-Angebotsqualität: unregelmässige Fahrpläne, grössere Taktlücken, Erschliessungslücken, Anbindung Seegemeinden usw. • Umsteigen Bus-Bahn in Stans: Zeitverluste, Komforteinbussen • Bahninfrastruktur: Nadelöhr (Einspurstrecke) bei Hergiswil • Bahnkapazität: Starke touristische Spitzen Richtung Engelberg
Chancen ÖV	Risiken ÖV
<ul style="list-style-type: none"> • STEP 2035: Taktverdichtung Luzern–Engelberg 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangelnde Wirtschaftlichkeit des Busnetzes könnte zu einer Ausdünnung des Angebotes führen • Rückgang ÖV-Anteil aufgrund der Attraktivität des Strassennetzes für MIV (Kapazitätsreserven, Behebung Engpässe etc.)

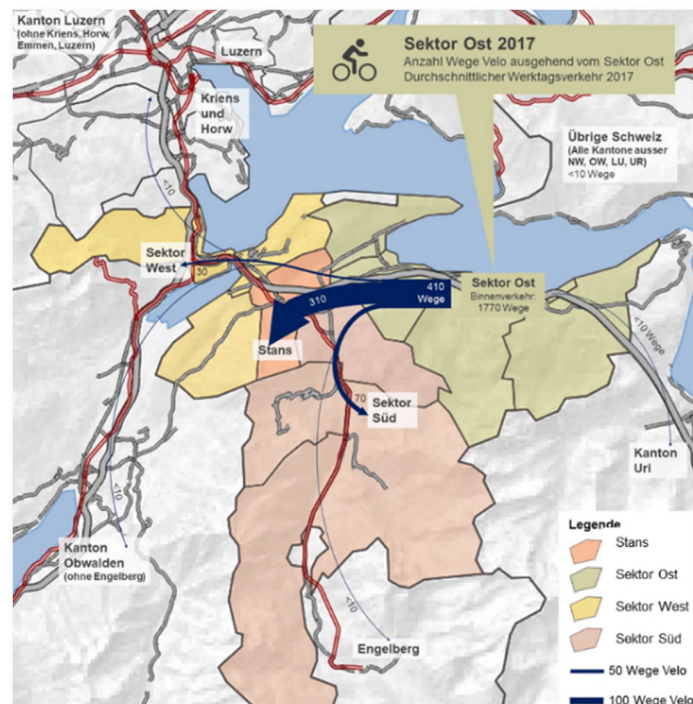
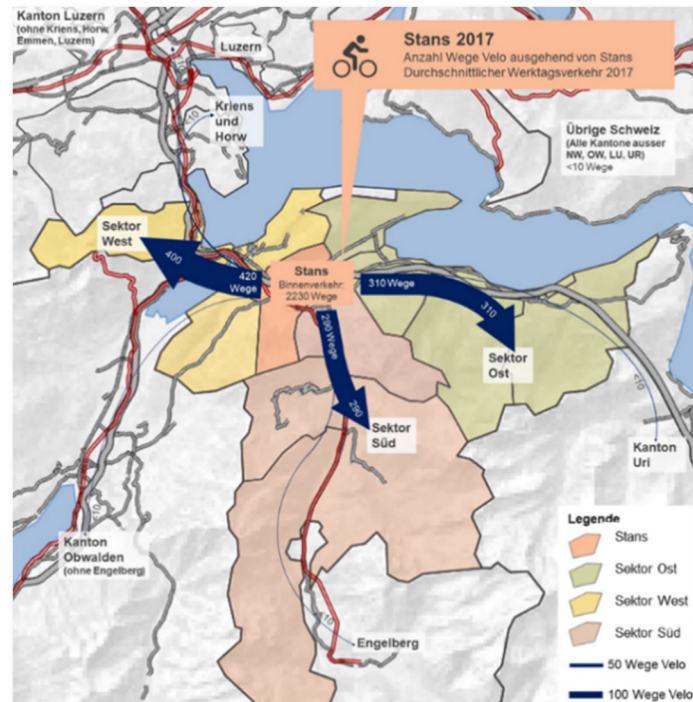
1.8 Fuss- und Veloverkehr

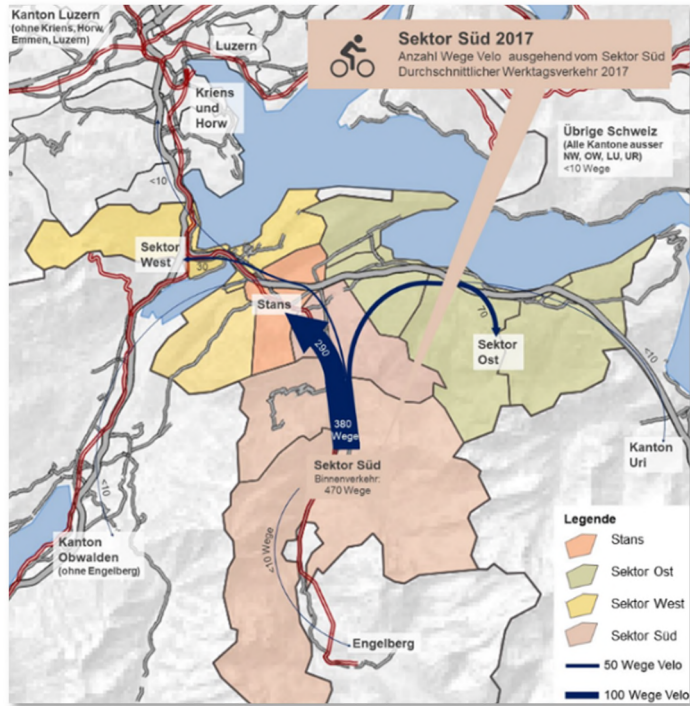
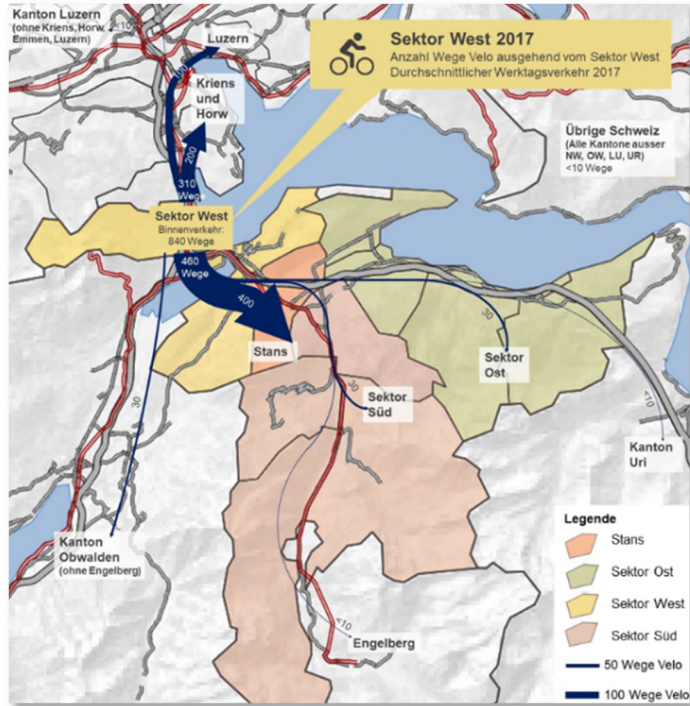
Durch den Kanton Nidwalden führen die nationalen **Velorouten 3, 4 und 9**. Der Veloverkehr wird aber hauptsächlich entlang der Kantonsstrassen geführt. Auf zahlreichen Abschnitten ausserorts und in Dorfkernen bestehen noch **Netzlücken**. Zwischen Emmetten und Seelisberg fehlt auch eine Verbindung für den Fussverkehr und für den Veloverkehr zwischen Emmetten und Beckenried. Die Zentralbahnlinie und die Autobahn A2 sind Bauten mit grosser **Trennwirkung** und bedingen teils grosse Umwege für Velofahrende und Zufussgehende. Bei der Anzahl und der Qualität der Veloabstellanlagen besteht noch Ausbaupotenzial. Nidwalden ist Teil des **Veloverleihsystems Nextbike**.

1.8.1 Grosses Potenzial für den Veloverkehr

Eine Analyse der Verkehrsströme im Veloverkehr zeigt, dass hier die Fahrten nebst dem Binnenverkehr vor allem in die benachbarten Gemeinden führen (vgl. Abbildungen unten mit Auswertungen Gesamtverkehrsmodell Luzern). Dies ist naheliegend, da mit dem Velo insbesondere **kurze Strecken** zurückgelegt werden. Für den Veloverkehr besteht in

Nidwalden noch **Potenzial**: Einerseits können mit E-Bikes zunehmend weitere Distanzen zurückgelegt werden, andererseits liegen die meisten Siedlungen in der Ebene des Talbodens und nahe beieinander.





Stärken Fuss- und Veloverkehr

- Dichtes Netz an Velowegen
- Vorhandenes Bikesharing-System

Schwächen Fuss- und Veloverkehr

- Autobahn und Bahnlinie als siedlungstrennendes Element in Hergiswil sowie Stans West und Stansstad (Umwege für Velo- und Fussverkehr)
- Netzlücken: In Ennetbürgen diverse Strassen ohne Trottoir, entlang Engelbergerstrasse in Oberdorf (Wilrank–Rochus-Kapelle)
- Keine durchgängige Veloinfrastruktur (Qualitätslücken und Schwachstellen im Velonetz), z.B. Netzlücke Buochs–Beckenried
- Veloabstellanlagen teilweise ungenügend / unattraktiv
- Schlechte Lesbarkeit der Netze (Haupttrouten benennen)

Chancen Fuss- und Veloverkehr

- Grosses Potenzial für den Alltags-Veloverkehr (Pendler) aufgrund geeigneter Topografie im Talboden und kurzer Distanzen zwischen den Siedlungen

Risiken Fuss- und Veloverkehr

- Stagnierende und evtl. sinkende Nachfrage bei fehlender Weiterentwicklung der Veloinfrastruktur sowie attraktiven Bedingungen für den MIV
- Verlagerung vom ÖV aufs Velo anstelle vom MIV aufs Velo

1.9 Übergeordnete Trends

Die Mobilitätswelt steht vor **grundlegenden Veränderungen**. Das Verkehrssystem in zwanzig Jahren wird zwar von der Infrastruktur her nicht gross anders aussehen als heute, die Mobilitätsangebote dürften aber wesentlich vielseitiger und vernetzter sein. Zwar bestehen noch viele Unsicherheiten, aber es lassen sich gleichwohl einige **übergeordnete Trends** identifizieren, die auch für das GVK Nidwalden von Relevanz sind:

1.9.1 Digitalisierung und Automatisierung

Die Digitalisierung ermöglicht die **Kommunikation von Verkehrsmitteln mit digitalen Plattformen und mit der Verkehrsinfrastruktur**. Dadurch eröffnen sich vielfältige Möglichkeiten zum Teilen von Fahrzeugen (vgl. Abschnitt «Sharing») und zur Optimierung des Verkehrsmanagements durch die Nutzung von Echtzeitdaten. Und insbesondere dürfte dadurch auch **automatisiertes Fahren** in absehbarer Zukunft möglich sein. Automatisiertes Fahren birgt das Potenzial, Unfälle zu reduzieren und durch eine optimale Fahrweise Staus zu reduzieren. Die Auswirkungen von automatisiertem Fahren auf das Verkehrsaufkommen sind jedoch unklar. Es könnte einerseits zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen, indem dadurch neue Personengruppen wie Seniorinnen und Senioren oder Kinder Zugang zum MIV erhalten. Das automatisierte Fahren kann andererseits aber auch zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens führen, wenn Fahrzeuge in einem smarten, kleinteiligen On-Demand-ÖV zunehmend geteilt werden. Generell dürfte die Automatisierung dazu führen, dass die **Grenzen zwischen MIV und ÖV** zunehmend **verschmelzen**.

1.9.2 Umweltfreundliche Antriebe

Der **Marktdurchbruch von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen** findet gerade statt, und auch der Einsatz von **Elektrofahrzeugen mit Wasserstoffantrieb** findet zunehmend Verwendung. Die globalen Bemühungen zur Reduktion von Treibhausgasen geben diesen Technologien zusätzlichen Auftrieb. In diesem Zusammenhang (und auch als Effekt der Corona-Pandemie) erfreut sich auch der **Veloverkehr** zunehmender Beliebtheit – mehr und mehr auch in der Form von E-Bikes. Letztere sind gerade für Nidwaldnerinnen und Nidwaldner interessant, die an Hanglagen wohnen oder weitere Distanzen

zurücklegen. Der Veloverkehr hat generell noch Potenzial, weil Distanzen bis fünf Kilometer auch mit dem Velo zurückgelegt werden können.

1.9.3 Sharing

Es besteht ein **Trend weg vom Besitzen hin zum Nutzen** von Fahrzeugen. Das Wachstum von Car- und Bike Sharing-Angeboten ist ein Ausdruck davon. Das Teilen von Fahrzeugen wird durch die zunehmende Digitalisierung erleichtert. In Zukunft dürften sich auch insbesondere Sharing-Angebote für Mikromobilitätsgeräte entwickeln, wie es derzeit bei den E-Trottinetten beobachtet werden kann.

1.9.4 Multimodalität und Mobility as a Service

Multimodale – also mehrere Verkehrsmittel umfassende – **Wegketten** dürften in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Durch die Digitalisierung und die Zunahme von Sharing-Angeboten dürfte **Mobilität** zunehmend als **Dienstleistung verstanden** werden (**Mobility as a Service**): Reisende geben ihren Weg von A nach B in einer App ein, welche dann eine optimale multimodale Wegkette zusammenstellt, in der sich die Reise schnellstmöglich (oder möglichst komfortabel, möglichst hindernisfrei etc.) bewerkstelligen lässt. Eine attraktive und effiziente Multimodalität bedingt auch die Schaffung von attraktiven, **multimodalen Verkehrsdrehscheiben** an ausgewählten Standorten.

1.9.5 Homeoffice und ortsunabhängiges Arbeiten

Die Corona-Pandemie hat das Potenzial von ortsunabhängigem Arbeiten, insbesondere im Homeoffice, aufgezeigt. Dabei ist offen, in welchem Umfang sich ortsunabhängiges Arbeiten im **Homeoffice** oder auch in **Coworking Spaces** in den kommenden Jahren etablieren wird. Auf jeden Fall besteht darin Potenzial zur Verkehrsvermeidung.

1.9.6 Mobility Pricing

In der Schweiz sollen gemäss Bundesratsentscheid vom Februar 2021 künftig **Pilotprojekte für Mobility Pricing** ermöglicht werden. Die Idee von Mobility Pricing ist es, die bestehenden Verkehrsabgaben durch verursachergerechtere Finanzierungsformen – zum Beispiel Kilometerabgaben – zu ersetzen. Es soll also insgesamt nicht mehr, sondern anders bezahlt werden. Die Kilometerabgaben könnten dabei nach Tageszeit und/oder Raumtyp differenziert gestaltet werden, um das Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten und/oder in besonders belasteten Räumen zu reduzieren. Der Kanton Nidwalden hat sich nicht für ein Pilotprojekt angemeldet. Weil die **Einführung** eines Mobility Pricing **sinnvollerweise auf Bundesebene** erfolgen sollte, wird das Thema im Gesamtverkehrskonzept nicht weiter vertieft.

2 Ziele

Das Ziel ist ein nachhaltiges, leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem

Der Kanton Nidwalden setzt sich zum Ziel, ein aus Sicht von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt nachhaltiges Verkehrssystem zu realisieren. Er stellt eine gute Erreichbarkeit für Bevölkerung und Wirtschaft im gesamten Kanton Nidwalden langfristig sicher. Hierzu stellt er ein leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem bereit, das hinsichtlich Auslastung, Kosten und Ressourcenverbrauch (Energie, Land) wirtschaftlich und nachhaltig ist.

Zur Umsetzung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems verfolgt das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden die in der folgenden Abbildung dargestellten Ziele. Diese orientieren sich an den drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt:

Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt
Erreichbar und vernetzt <ul style="list-style-type: none"> • Alle Wirtschaftsstandorte sind gut erreichbar • Der Wirtschaftsverkehr wird effizient abgewickelt • Infrastrukturen, Verkehrsmittel und Mobilitätsketten sind physisch und digital vernetzt • Daten von Anbietern und Nutzenden sind digital vernetzt und werden zur Verkehrsoptimierung genutzt 	Attraktiv <ul style="list-style-type: none"> • Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sind gedeckt, das Verkehrsangebot variiert nach Raumtyp • Es ist eine flexible und kombinierbare Nutzung der Verkehrsmittel möglich • Das Potenzial des Zweiradverkehrs (Velo, E-Bike) ist ausgeschöpft • Die Siedlungen sind lokal und regional gut durchmischt 	Belastungsarm <ul style="list-style-type: none"> • Die Lärm- und Luftbelastungen sind minimiert • Der Verkehr ist möglichst CO₂-neutral • In sehr dichten Siedlungsräumen werden flächensparende und emissionsarme Verkehrsmittel und der Fussverkehr priorisiert
Wirtschaftlich <ul style="list-style-type: none"> • Mit den auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene verfügbaren Mitteln wird die grösstmögliche Wirkung erzielt • Die Auslastungs- und Besetzungsgrade der Fahrzeuge auf der Strasse und Schiene sind gestiegen • Die Nachfragespitzen (z.B. Stosszeiten) sind geglättet 	Sicher und komfortabel <ul style="list-style-type: none"> • Die Unfallrisiken im Verkehr sind minimiert • Für mobilitäts-eingeschränkte Personen ist ein angemessener hindernisfreier Zugang zur Mobilität sichergestellt • Die Mobilitätsangebote sind einfach zugänglich, zuverlässig und komfortabel 	Energieeffizient <ul style="list-style-type: none"> • Die verwendeten Verkehrsmittel sind energieeffizient • Die verwendeten Antriebssysteme basieren soweit möglich auf erneuerbaren Energien

3 Strategie

3.1 Gesamtstrategie

Mit der vorliegenden Strategie soll das Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes Nidwalden, nämlich der Aufbau eines nachhaltigen, leistungsfähigen und sicheren Gesamtverkehrssystems, umgesetzt werden. Als Grundpfeiler dieser Strategie werden folgende Grundsätze definiert:

- Siedlung und Verkehr sind durch die **Raumplanung** aufeinander abzustimmen.
- Der zukünftige Verkehr in Nidwalden soll durch geeignete Massnahmen wenn möglich **vermieden, verlagert, verträglich gestaltet und vernetzt** werden.
- Die **gewünschte Mobilität** orientiert sich beim motorisierten Individualverkehr MIV im Wesentlichen an den bestehenden Infrastrukturen. Punktuelle Ausbauten sollen möglich sein. Dieser soll auf der Nationalstrasse und den Hauptverkehrsachsen kanalisiert und der Verkehrsfluss verbessert werden. Der ÖV soll weiter ausgebaut und beim Velo- und Fussverkehr soll das vorhandene Potential besser ausgeschöpft werden.

3.1.1 Raumplanung

Im Kanton Nidwalden werden gemäss den Grundsätzen der schweizerischen Raumplanung die Siedlungs- und die Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt. Die Instrumente dazu sind der kantonale Richtplan und das Agglomerationsprogramm. Zur Dämpfung des Verkehrswachstums wird die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt und auf Gebiete fokussiert, die gut mit dem ÖV sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind. Mit kompakten Siedlungen, in denen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten räumlich nahe beieinanderliegen, sollen vermehrt kurze Alltagswege ermöglicht und damit vergleichsweise wenig zusätzlicher Verkehr generiert werden. Das Bedürfnis der Wirtschaft nach Mobilität soll dabei ebenfalls berücksichtigt werden.

3.1.2 4V-Strategie

Die zukünftige Verkehrspolitik orientiert sich in Nidwalden grundsätzlich an der 4V-Strategie. Verkehr soll möglichst vermieden, wenn möglich verlagert oder verträglich gestaltet werden. Zudem ist eine Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger anzustreben. Dabei sind die bestehenden örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen und von einer "Verbotspolitik" abzusehen.

- **Verkehr vermeiden:** durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung wird weiteres Verkehrswachstum wenn möglich vermieden. Der Arbeitsverkehr wird durch ortsunabhängiges Arbeiten reduziert, was zu einer Reduktion der Verkehrsspitzen beiträgt.
- **Verkehr verlagern:** Verkehr, der sich nicht vermeiden lässt, soll möglichst auf flächensparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Das Verkehrsaufkommen wird daher vermehrt auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verlagert. Die Spitzenbelastungen im Freizeitverkehr werden durch die Verlagerung auf den ÖV und eine zeitliche Glättung des Aufkommens reduziert.
- **Verkehr verträglich gestalten:** Der verbleibende Verkehr wird möglichst verträglich abgewickelt. Er soll umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur ausgestaltet werden.
- **Verkehr vernetzen:** Der Kanton treibt die digitale Vernetzung und die Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln voran, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern.

3.2 Teilstrategien

3.2.1 Raumplanung

Die zukünftige Wohnentwicklung soll sich gemäss Richtplan an der Zentralitätsstruktur des Kantons orientieren und schwerpunktmässig durch die Verdichtung bestehender Siedlungsgebiete erfolgen, die gut mit dem ÖV erschlossen sind. Das Bevölkerungswachstum soll verstärkt auf das Regionalzentrum Stans und das Subzentrum Hergiswil sowie die weiteren Agglomerationsgemeinden gelenkt werden. Dabei ist die unterschiedliche Erschliessungsqualität einzelner Kantonsteile zu beachten:

- Im Gebiet Stans – Stansstad – Hergiswil ist durch die Zentralbahn eine attraktive ÖV-Erschliessung gegeben. Aufgrund des erwarteten weiteren Bevölkerungswachstum ist jedoch der Takt zu verdichten. Ebenso ist eine neue Haltestelle "Bitzi" und eine entsprechende Siedlungsentwicklung im Westen von Stans umzusetzen.
- Die ÖV-Erschliessung der Seegemeinden Ennetbürgen, Buochs und Beckenried ist heute nicht ausreichend und deutlich zu verbessern, um die verkehrlichen Voraussetzungen für eine weitere Siedlungsentwicklung nach innen zu schaffen und eine Modal-Split-Veränderung zu erreichen.

Die **künftige Arbeitsplatzentwicklung** soll primär in den Zentren Stans und Hergiswil sowie in den kantonalen "Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten" bei den Autobahnanschlüssen Stans Nord und Süd sowie rund um den Flugplatz erfolgen. Nebst der bestehenden guten Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr MIV, soll die ÖV-Erschliessung dieser Gebiete für die beabsichtigte Arbeitsplatzentwicklung deutlich verbessert werden. Dazu gehören auch wichtige bestehende Arbeitsgebiete wie der Länderpark, Galgenried, die Pilatus Flugzeugwerke, das Spital Nidwalden, das Mirage Center, das Galgenried oder die Obere Spichermatt.

3.2.2 Motorisierter Individualverkehr MIV

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist im Kanton Nidwalden das meistbenutzte Transportmittel. Die MIV-Erschliessung des Kantons ist grundsätzlich gut. Der MIV soll weitgehend auf den Hauptverkehrsachsen kanalisiert und der Verkehrsfluss verbessert werden. Ein punktueller Ausbau soll (z.B. zur Entlastung von Ortsdurchfahrten, Verbesserung des Verkehrsflusses) erfolgen.

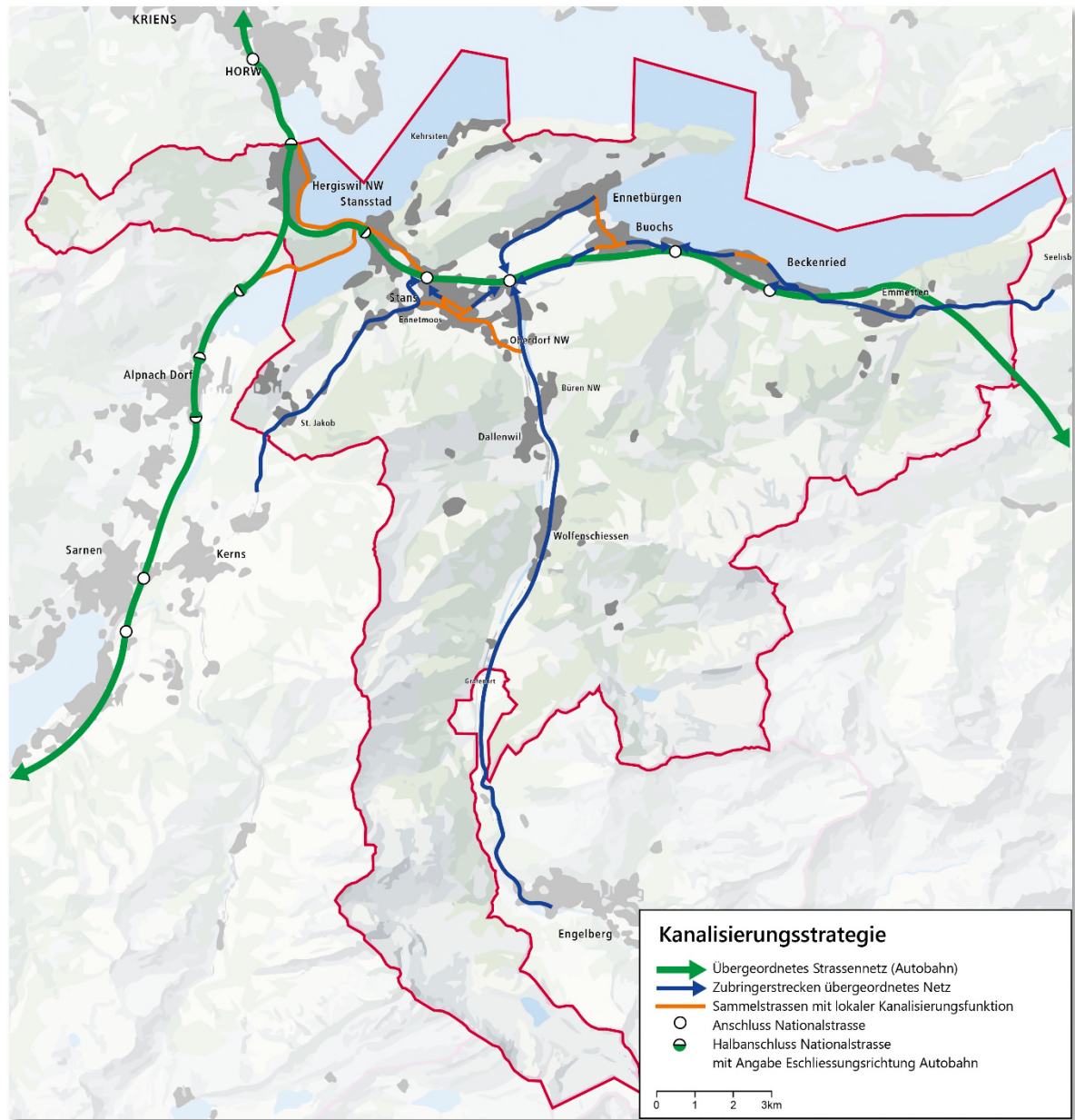
Übergeordnete Verkehrsströme/Nationalstrassen

Der Transitverkehr durch den Kanton sowie die Erreichbarkeit des Kantons von aussen wird mit einer leistungsfähigen Nationalstrasse gewährleistet, die den Verkehrsfluss auch an den Werktagsspitzen und den Spitzen des Freizeit- und Ausflugsverkehrs sicherstellt. Verkehrsüberlastungen mit Ausweichverkehr aufs untergeordnete kantonale und kommunale Strassennetz sind zu vermeiden. Kommt es dennoch zu Überlastungen und Stausituationen auf der Autobahn, ist das Ausweichen des Verkehrs aufs untergeordnete Strassennetz mit Verkehrsmanagementmassnahmen am Netzübergang Nationalstrasse Kantonsstrasse zu bewirtschaften.

Der übergeordnete motorisierte Verkehr im Kanton Nidwalden soll auf die leistungsfähigen Strassenachsen kanalisiert werden. Für übergeordnete Verkehrsströme soll die Autobahn A2 diese Funktion in West-Ost-Richtung wahrnehmen. Die Verkehrsströme aus dem Engelbergertal, aus Ennetmoos sowie aus dem untergeordneten Verteilernetz entlang der Autobahn sollen möglichst direkt auf die Autobahn als übergeordnetes Netz geleitet werden. Aus dem Engelbergertal soll der Verkehr direkt an den Autobahnanschluss Stans Süd geführt werden, womit die Fahrzeuge nicht durch das Siedlungsgebiet von Stans verkehren. Von der Achse St. Jakob – Ennetmoos soll der Verkehr möglichst direkt auf den Autobahnanschluss Stans Nord geführt werden. Dies soll zukünftig über die Entlastungsstrasse Stans West geschehen, um die im Siedlungsgebiet verlaufenden

Strassenzüge zu entlasten. Auch die in Stans beginnenden und endenden Verkehrsströme sollen möglichst auf den jeweils nächsten Autobahnanschluss geführt werden. Zwingender Bestandteil dieser Kanalisierung sind flankierende Massnahmen zur Vermeidung von Durchgangs- und Ausweichverkehr durch Stans im Zuge der Entlastungsstrasse Stans West und der Ausbau des Kreisels Kreuzstrasse zur Verbesserung des Verkehrsflusses.

Zwischen Stans und Hergiswil sollen die Verkehrsströme, welche nicht entlang des dortigen Siedlungsgebiets beginnen oder enden, über die Autobahn geführt werden. Ausweichverkehr infolge einer überlasteten Autobahn soll möglichst unterbunden werden. Hierzu sind sowohl die Achse Stans - Hergiswil als auch Alpnach – Hergiswil zu kanalisieren, da Hergiswil lediglich über zwei Halbanschlüsse am Ortsrand und den A8-Anschluss südwestlich des Loppertunnels erschlossen ist.



Schnittstellen zwischen Nationalstrassennetz/untergeordnetes Netz

Eine besondere Bedeutung kommt der Gestaltung der Schnittstellen zwischen dem Nationalstrassennetz und dem untergeordneten Netz zu. An den Schnittstellen sind mit Verkehrsmanagementmassnahmen und wo nötig auch mit baulichen Massnahmen (z.B.

Kreisel Kreuzstrasse) die notwendigen Kapazitäten für einen flüssigen Verkehr sicherzustellen.

MIV in den Siedlungsgebieten

Innerhalb der Siedlungsgebiete soll der Quell-/Zielverkehr möglichst auf die Sammel- und Verbindungsstrassen kanalisiert werden, was bedingt, dass der Verkehr in den Quartieren möglichst direkt auf das Hauptstrassennetz geführt wird.

Die Netzwidestände auf den untergeordneten Achsen sollen statisch durch die Verkehrsgestaltung und dynamisch durch Regelkonzepte (z.B. Dosierung) so erhöht werden, dass der Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz bleibt.

Der Verkehrsfluss auf den Kantonsstrassen ist für alle Ortschaften auch in Spitzenzeiten möglichst verträglich zu gewährleisten. Dazu ist standortangepasst ein Mix verschiedener Massnahmen umzusetzen, insbesondere, Umgestaltungen und Aufwertungen des Verkehrsraumes, ein tiefes Geschwindigkeitsniveau, Verkehrsmanagement (Dosierungen, Buspriorisierung) auf den kommunalen Einfallsachsen, ein Mobilitätsmanagement zur Senkung der Nachfragespitzen und in Ausnahmefällen bzw. bei einem ausgewiesenen Nutzen-Kosten-Verhältnis lokale Entlastungsstrassen.

Die Ortsdurchfahrten im Kanton Nidwalden sollen durch fussgänger- und velofreundliche Strassenraumgestaltungen und verkehrsberuhigende Massnahmen generell siedlungsverträglicher gestaltet werden. Auf stark siedlungsorientierten Abschnitten oder in Bereichen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis ist die Wirksamkeit von reduzierten Höchstgeschwindigkeiten zu prüfen. In Zentrumsbereichen und an Orten mit hohem Fussgänger- und Veloaufkommen sollen attraktive Aufenthaltsflächen und öffentliche Räume geschaffen werden.

MIV in peripheren Lagen

Die ländlichen Gebiete von Nidwalden sollen weiterhin durch sichere Strassen erschlossen werden (z.B. Wiesenbergstrasse, Kehrsitenstrasse).

3.2.3 Öffentlicher Verkehr ÖV

Im Korridor Stans-Stansstad-Hergiswil-Luzern besteht bereits mit der Zentralbahn ein gutes ÖV-Angebot, welches aufgrund der hohen Siedlungsdichte noch grosses Potenzial hat und weiter ausgebaut werden soll. In die Seegemeinden besteht lediglich ein Busangebot. Das ÖV-Angebot ist jedoch aufgrund der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung ebenfalls wesentlich auszubauen.

In den ländlichen Gebieten von Nidwalden gilt es eine gute Grundversorgung des ÖV sicherzustellen und Schnittstellen zwischen MIV, Veloverkehr und dem ÖV zu schaffen, die eine gute ÖV-Verbindung in Richtung Stans, Stansstad, Hergiswil und Luzern bieten. Umgekehrt sind für den zunehmenden Freizeitverkehr auch attraktive ÖV-Verbindungen von Luzern in die ländlichen Gebiete von Nidwalden zu schaffen.

Eine flächendeckende ÖV-Erschliessung aller Siedlungen im Kanton ist aus finanziellen Überlegungen kaum realisierbar.

Konzept ÖV NW, Zeithorizont 2040

Bahnlinie, hohes Taktintervall
 Bahnlinie, mittleres Taktintervall

Bahnhof

Buslinie, hohes Taktintervall
 Buslinie, mittleres Taktintervall

Bushaltestelle
 (es sind nur Bushaltestellen mit Drehscheibenfunktion eingezeichnet)

Seilbahn / Standseilbahn für rein touristische Nutzung

Auf Tourismusanfrage ausgelegtes Taktintervall
 Seilbahn mit Erschliessungsfunktion und extensiver touristischer Nutzung
 Kein fester Takt

Lokale Verkehrsdruckscheibe mit Basis-Angebot

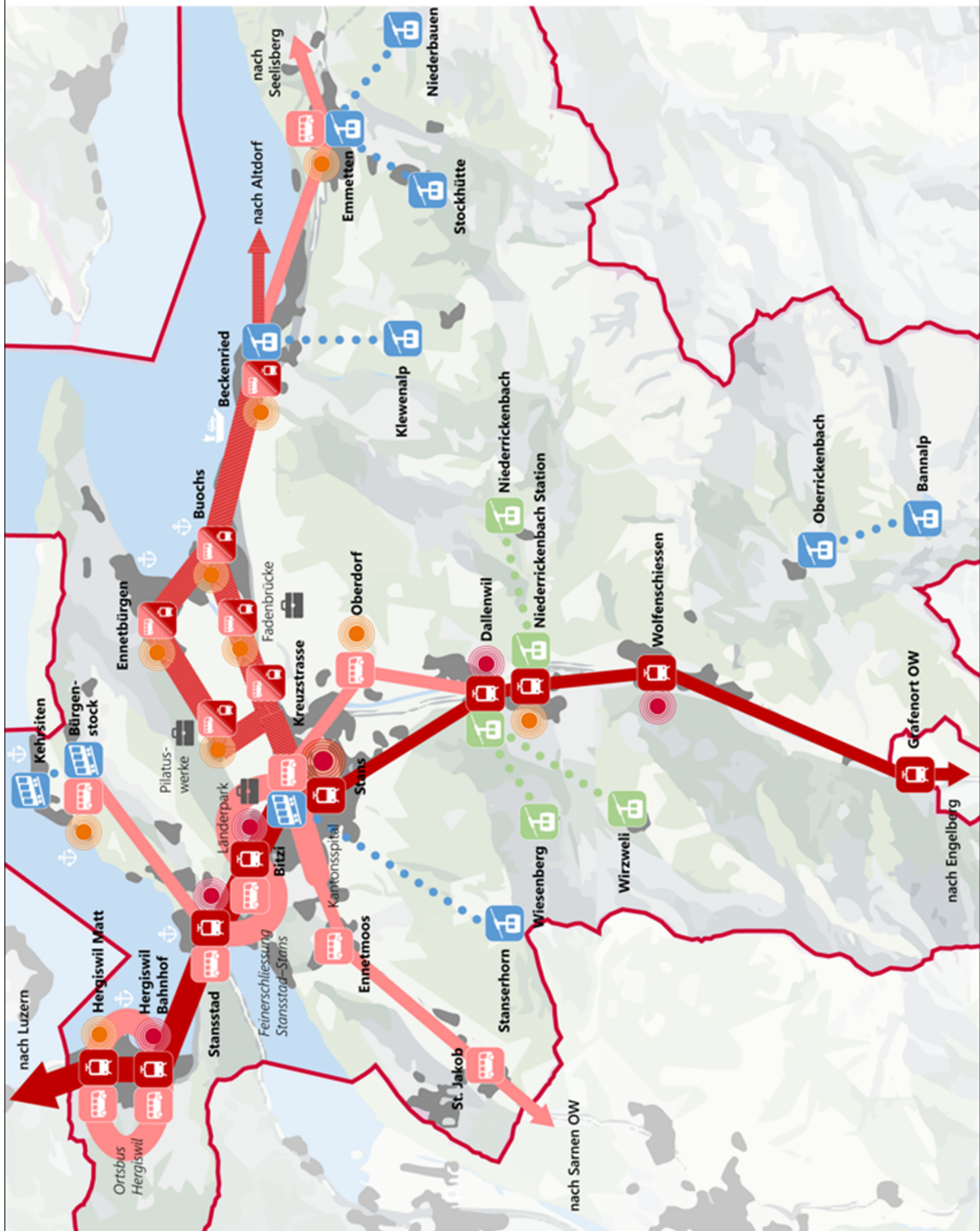
Lokale Verkehrsdruckscheibe mit erweitertem Angebot

Übergeordnete Verkehrsdruckscheibe

Wichtiges Arbeitsgebiet mit aus heutiger Sicht ungenügender ÖV-Erschliessung

Hafen Schifffahrt Vrenwaldstättersee (primär touristische Nutzung)

Autofähre (primär touristische Nutzung)



Die Abbildung auf der vorherigen Seite zeigt das angestrebte ÖV-Konzept des Kantons Nidwalden im Zeithorizont 2040:

Klassischer ÖV im Talboden: Der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr soll vergrössert werden. Der ÖV hat dort seine Stärke, wo Fahrten gebündelt und kanalisiert werden können. Dies ist im Kanton Nidwalden entlang der relativ kompakten Siedlungen im Talboden der Fall. Diese Siedlungen sollen auch künftig korridorweise über klassische ÖV-Angebote – Bahn oder Bus – möglichst zentral erschlossen werden. Es bestehen drei ÖV-Hauptkorridore:

- Der Korridor **Stans - Stansstad – Hergiswil – Luzern** wird über die Zentralbahn erschlossen, die in einem gegenüber heute dichterem Takt verkehrt. Der Westen von Stans wird über eine neue ZB-Haltestelle "Bitzi" erschlossen, sofern sich dies als zweckmässig erweist.
- Der Korridor **Stans - Dallenwil – Wolfenschiessen – Engelberg** wird ebenfalls über die Zentralbahn erschlossen. Aufgrund des abseits der touristischen Spitzen geringeren Nachfragepotenzials verkehrt die Bahn hier mit längeren Taktintervallen.
- Im Korridor **Stans – Ennetbürgen/Buochs – Beckenried – Altdorf** wird die ÖV-Erschliessung gegenüber heute wesentlich verbessert. Ziel des neuen Angebots ist es, attraktive Verbindungen nach Stans und Luzern sowie nach Altdorf zu schaffen.

Wichtige Arbeitsgebiete sind möglichst über die Anbindung an einen ÖV-Hauptkorridor zu erschliessen oder über zusätzliche ÖV-Verbindungen mit hohem Takt.

Vom **Bahnhof Stans** aus bestehen Verbindungen ohne Halt nach Luzern und Engelberg sowie allenfalls auch nach Altdorf. Die Anschlussgestaltung am Bahnhof Stans erfolgt gemäss den Nachfrageströmen mit nachfolgender Priorisierung:

- Aufgrund der klaren Ausrichtung der Verkehrs- und Pendlerströme in Richtung Luzern sind in erster Priorität die Anschlüsse am Bahnhof Stans nach Luzern zu optimieren.
- In zweiter Priorität sind möglichst attraktive Verbindungen innerhalb des Kantons zu schaffen. Dazu ist auch zu prüfen, ob Buslinien zu Durchmesserlinien durchgebunden werden können.
- In dritter Priorität sind attraktive Verbindungen nach Altdorf und damit über den neuen Kantonsbahnhof Uri auch in Richtung Tessin anzubieten.

Die Barrieren der Zentralbahn am Karliplatz und an der Bahnhofstrasse in Stans verhindern eine flüssige Durchfahrt durch Stans. Zudem ist der verfügbare Raum beim Bahnhof sehr beschränkt. Zusätzliche Verdichtungen des ÖV-Angebots der Zentralbahn und der Busse sind schwierig zu realisieren. In Stans ist daher die Tieferlegung der Zentralbahn und des Bahnhofes zu prüfen.

Eine Variante "Hochbahn" wird aufgrund des dicht besiedelten Raums und der Auswirkungen auf die Landschaft nicht weiter verfolgt.

Verkehrsdrehscheiben: Verkehrsdrehscheiben an wichtigen ÖV-Knoten ermöglichen die optimale Kombination verschiedener Verkehrsmittel. Der Bahnhof Stans ist die Haupt-Verkehrsdrehscheibe des Kantons.

Touristische Seilbahnen und Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion sind für den Kanton Nidwalden von grosser Bedeutung und sie sind auch für den Tourismus sehr wichtig. Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion werden nach Möglichkeit, bei genügender Nachfrage und sofern wirtschaftlich vertretbar finanziell unterstützt.

Schifffahrt: Das saisonale Schifffahrtsangebot für den Tourismus ist zu erhalten und wo wirtschaftlich vertretbar auszubauen. Grosser Bedeutung kommt aus touristischer Sicht der Linie von Weggis nach Beckenried und der Direktverbindung zwischen Luzern und

Kehrsiten-Bürgenstock zu. Darüber hinaus ist das Nachfragepotenzial und die Zweckmässigkeit einer ganzjährigen Schiffsverbindung für den Pendlerverkehr von den Seegemeinden nach Luzern zu prüfen. Für alle Schiffsverbindungen ist eine Integration in den Tarifverbund Passepartout abzuklären, um diese für den Pendlerverkehr attraktiver zu gestalten.

Autofähre: Die Autofähre von Beckenried nach Gersau (SZ) wird heute primär touristisch genutzt und verkehrt nur im Sommerhalbjahr. Es ist zu prüfen, ob die Nachfrage für einen ganzjährigen Betrieb gegeben ist, und ob dieser ausgerichtet auf den Pendlerverkehr zweckmässig ist. Mit einem ganzjährigen Fährbetrieb könnte auch eine noch bestehende Lücke im Velowegnetz nach Uri geschlossen werden.

3.2.4 Veloverkehr

Der Veloverkehr hat generell im ganzen Kanton im flachen Talboden Potenzial. Die Siedlungen liegen dort recht nahe beieinander und können ohne grössere Höhendifferenzen erreicht werden. Für weitere Distanzen oder Siedlungen an Hanglagen ist das Potenzial von E-Bikes gegeben.

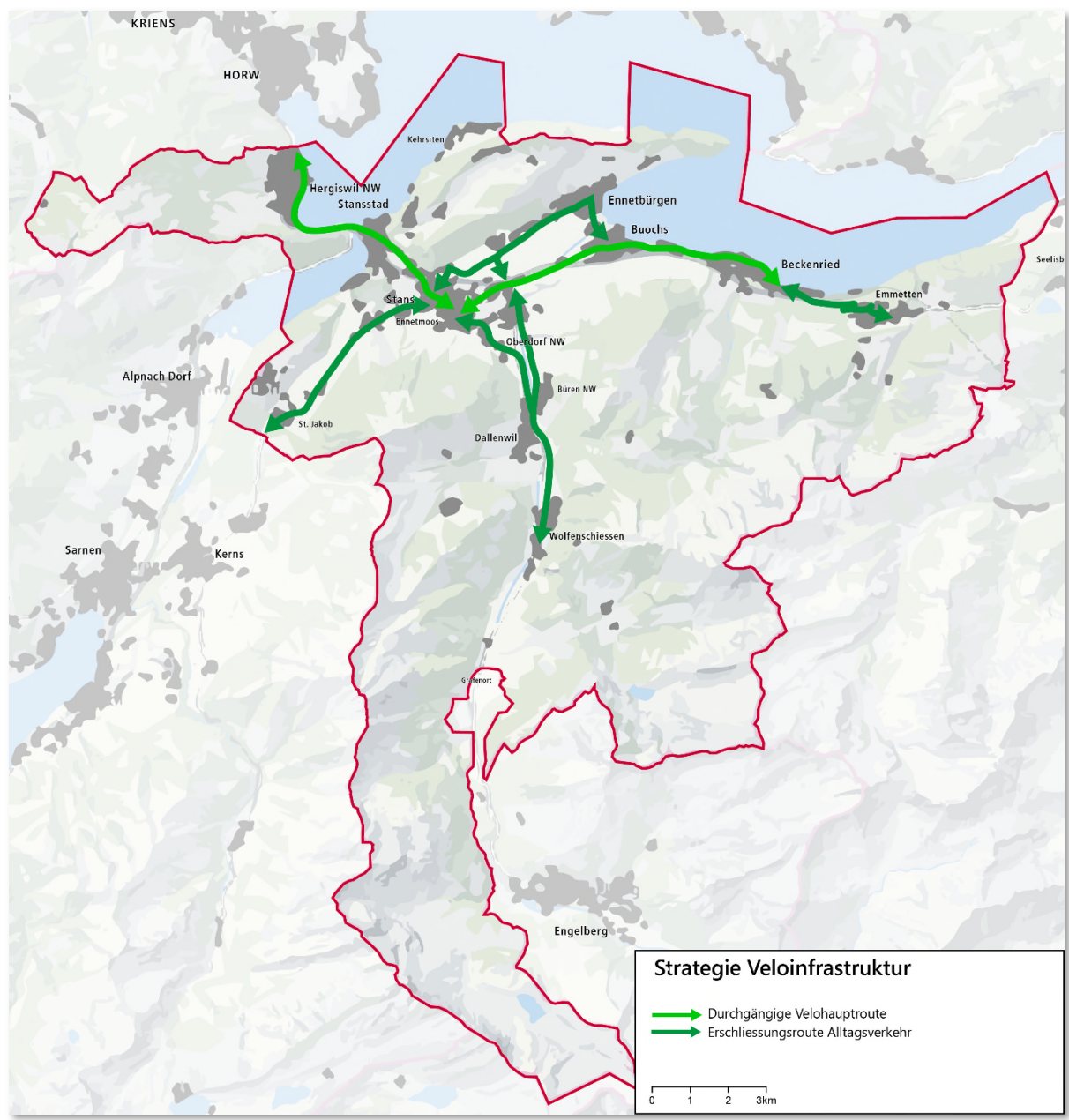
Das Nidwaldner Velonetz soll mit Priorität ausgebaut werden. Mit einer hochwertigen Veloinfrastruktur sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, die modalen Anteile des Veloverkehrs insbesondere im Alltagsverkehr zu erhöhen. Die Seegemeinden und der Korridor Stans – Stansstad – Hergiswil sollen mit einer durchgehenden Velohaupttroute attraktiv miteinander verbunden werden (vgl. nachfolgende Abbildung). Im Vordergrund stehen Ausbau und Weiterentwicklung der bestehenden Veloinfrastruktur und weniger neue unabhängige Verbindungen.

Durch die Ortschaften ist eine durchgängige Veloinfrastruktur (Velostreifen auf der Fahrbahn innerorts oder abgesetzt ausserorts) sicherzustellen. Weitere erkannte Netzlücken (Verbindungen) oder Qualitätslücken (ungenügende oder fehlende Infrastruktur) sind zu schliessen. Dazu zählt unter anderem auch eine durchgehende sichere Veloverbindung von Beckenried nach Emmetten.

Die Velorouten haben dabei zunehmend auch touristische Bedeutung. Aus diesem Grund ist das Velo-Freizeitangebot weiter zu stärken.

Schulwege sind auch für Velofahrer besonders sicher zu gestalten.

An allen wichtigen ÖV-Haltestellen (Bahn und Bus) ist eine ausreichende Anzahl an überdeckten Veloabstellplätzen und ein Bike-Sharing-Angebot bereit zu stellen. Die Gemeinden sorgen für ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum und bei öffentlichen Einrichtungen.



3.2.5 Fussverkehr

Das Fusswegnetz soll attraktiver und sicherer ausgestaltet und es sollen punktuelle Defizite behoben werden. Vorhandene Netzlücken bzw. fehlende Verbindungen (Fusswege, Trottoirs) entlang von Kantonsstrassen und entsprechende Querverbindungen sind zu schliessen. Qualitätsdefizite in der bestehenden Infrastruktur (zu schmale Trottoirs, oder nur unbefestigte Fusswege innerhalb des Siedlungsgebietes) sind zu beheben. Die punktuellen Sicherheitsdefizite (Unfallschwerpunkte) sind zu eliminieren.

Schulwege sind für den Fuss- und Veloverkehr besonders sicher zu gestalten. Dies soll in Form von durchgängigen und ausreichend breiten Fuss- und Veloverkehrsführungen entlang der Strassen sichergestellt sein. Ein besonderes Augenmerk ist zudem auf sichere Strassenquerungen auf den Schulwegen zu legen, beispielsweise mit Schutzinseln auf stark belasteten Kantonsstrassen oder in Einzelfällen mit einer Lichtsignalanlage geregelt.

Zur Minimierung der Konflikte zwischen Velo- und Fussverkehrs sind Mischverkehrsflächen und kombinierte Velo- und Fussverkehrsflächen möglichst zu vermeiden. Die Fussverkehrsverbindungen sind möglichst hindernisfrei auszugestalten.

3.2.6 Gesamtverkehr

Heute werden die meisten Fahrzeuge noch mit fossiler Energie betrieben, es zeichnet sich aber eine Entwicklung hin zu batterieelektrischen Fahrzeugen und/oder Wasserstofffahrzeugen ab. Diese sind umwelt- und klimafreundlich, sofern der verwendete Strom oder Wasserstoff erneuerbar erzeugt wurde. Zudem sind sie bei tiefen Geschwindigkeiten sehr leise. Durch diese neuen Antriebsarten wird der motorisierte Verkehr umwelt- und siedlungsverträglicher. Die Verwendung von batterieelektrischen Fahrzeugen und/oder Wasserstofffahrzeugen ist zu begrüßen. Der Kanton geht bei Fahrzeugbeschaffungen mit gutem Beispiel voran und treibt die Verwendung von batterieelektrischen Bussen und Wasserstoffbussen im ÖV voran.

Die **kombinierte Mobilität** soll attraktiv und einfach zugänglich sein und die Angebote sollen eine möglichst hohe geografische und zeitliche Verfügbarkeit aufweisen. Dazu werden an wichtigen ÖV-Haltestellen Mobilitätsdrehscheiben geschaffen, die zum einen in Form von Abstellplätzen den Umstieg vom Individualverkehr (Auto und Velo) zum öffentlichen Verkehr sicherstellen und zum anderen an Sharing- Angebote anbinden. Dabei sollen die einzelnen Verkehrsdrehscheiben auf Grund der Netzhierarchie und der Nachfragestruktur unterschiedlich ausgestattet werden. Die Haltepunkte der Zentralbahn mit direkter Anbindung in Richtung Luzern als Kernstadt sollen den Umstieg zwischen dem individuellen Verkehr und dem ÖV ermöglichen und so möglichst direkte multimodale Ketten sicherstellen. Es werden drei Kategorien von Mobilitätsdrehscheiben unterschieden (Lokale Drehscheiben mit Basis-Angebot, lokale Drehscheiben mit erweitertem Angebot sowie übergeordnete Drehscheibe in Stans).

Der Tourismus hat in Nidwalden einen hohen Stellenwert und wird auch in Zukunft gefördert. Gleichzeitig ist der **Freizeit- und Tourismusverkehr** möglichst klimaschonend und nachhaltig abzuwickeln. Der Fokus liegt hier auf dem Engelbergertal, der Klewenalp-Stockhütte und dem Stanserhorn und dem Bürgenstock. Hier sind insbesondere Lösungen für die ausgeprägten touristischen Spitzen in der Hochsaison zu erarbeiten (An- und Abreiseverkehr am Wochenende).

Das **Mobilitätsmanagement** zielt auf eine effiziente Nutzung des bestehenden Verkehrssystems ab. Gegenstand des Mobilitätsmanagements sind etwa die Optimierung des Einsatzes der Verkehrsmittel, z.B. durch die Bildung von Fahrgemeinschaften, oder die Optimierung der Auslastung der Infrastruktur, z.B. durch Massnahmen zur zeitlichen Verschiebung des Verkehrs. Der Kanton und die Gemeinden übernehmen eine Vorbildfunktion und erstellen für ihre Verwaltungen jeweils eigene Mobilitätsmanagementkonzepte. Zudem bietet der Kanton wie bisher kostenlose Erstberatungen für Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen etc. an.

Ortsunabhängiges Arbeiten kann Verkehr vermeiden. Die Corona-Pandemie hat aufgezeigt, dass der Pendlerverkehr durch Homeoffice massiv reduziert werden kann. Coworking Spaces sind eine weitere Möglichkeit, um längere Arbeitswege zu vermeiden.

Des Weiteren sollen vorhandene **Sharing-Lösungen** wie Car- oder Bikesharing weiterentwickelt werden. Insbesondere die Verkehrsdrehscheiben sollen über attraktive Sharing-Angebote verfügen.

Der Kanton verbessert basierend auf einem **Sanierungsprogramm für Unfallschwerpunkte** die Sicherheit im Strassenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden laufend. Dazu werden das Unfallgeschehen im Kanton und die Strasseninfrastruktur im Kanton anhand von Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI) analysiert. Neben Analysen und Massnahmen an bestehenden Unfallschwerpunkten gehört dazu auch die Prüfung von Projekten für neue Anlagen auf sicherheitsrelevante Mängel. Im Sinne der Prävention sind auch sicherheitskritische Stellen im bestehenden Verkehrsnetz zu optimieren, die nicht als Unfallschwerpunkt gelten.

Die durch die Nationalstrasse, die Zentralbahn und kantonale Hauptverkehrsachsen verursachte **Trennwirkung** hauptsächlich für den Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Siedlungsgebiete aber auch für die Fauna (Wildwechsel) und Grünräume soll mit Fokus auf die Ortschaften Hergiswil, Stans, Beckenried und Dallenwil entschärft werden. Bei der Zentralbahn und Autobahn ist dies mit zusätzlichen Querungsmöglichkeiten sowie einer Entflechtung von Schiene und Strasse in Stans anzustreben, für die Kantonsstrassen mit einer verträglichen Gestaltung der Ortsdurchfahrten.

4 Massnahmen und Monitoring

4.1 Massnahmen

Die Massnahmen sind nach Teilstrategien Raumplanung, MIV, öV, Velo- und Fussverkehr und Gesamtverkehr gegliedert. Sie befinden sich im Anhang.

4.2 Monitoring

Die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts wird laufend begleitet und überwacht mittels eines Monitorings.

Alle vier Jahre wird ein Monitoringbericht – erstmals im ersten Quartal 2025 – mit den folgenden Informationen erstellt:

- Zielerreichung Gesamtverkehrskonzept
- Stand Zielerreichung und Strategie
- Stand Umsetzung der priorisierten Massnahmen
- Anpassungen bei den Massnahmen (Priorisierung, Zeithorizont, Aufnahme und Streichung von Massnahmen)

2032 soll das GVK erstmals vollständig überarbeitet werden.

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Joe Christen

Landschreiber

Armin Eberli

Anhang Massnahmen

Massnahmen Raumplanung

R-1 Institutionalisierung Zusammenarbeit Gemeinden/Kanton

Kurzbeschreibung und Wirkung	Der Austausch und die Zusammenarbeit in der Raum- und Verkehrsplanung in den Gemeinden untereinander und gegenüber dem Kanton soll vertieft werden. Dazu sind regelmässige Treffen zu prüfen, an denen unter Leitung des Kantons interkommunal abgestimmte Lösungen für die einzelnen Korridore diskutiert werden. Es bietet sich die Unterscheidung dreier Korridore an: <ul style="list-style-type: none">- Korridor Nidwalden West mit den Gemeinden Hergiswil, Stansstad und Ennetmoos- Korridor Nidwalden Ost mit den Gemeinden Ennetbürgen, Buochs, Beckenried und Emmetten- Korridor Nidwalden Süd mit den Gemeinden Oberdorf, Dallenwil und Wolfenschiessen und unter Einbezug der Obwaldner Gemeinde Engelberg- Die Gemeinde Stans als kantonales Zentrum ist in allen Regionen vertreten	
Priorität	hoch	
Umsetzungsschritte	Etablierung Regionaltreffen	ab 2022 Agglomerationsprogramm
Zuständigkeit	Kanton Weitere Beteiligte: alle Nidwaldner Gemeinden, Gemeinde Engelberg, aufgeteilt nach Korridoren	

R-2 Abstimmung Raum- und Verkehrsplanung mit benachbarten Räumen

Kurzbeschreibung und Wirkung	Hergiswil bildet die Schnittstelle zwischen dem Kanton Nidwalden und der Agglomeration Luzern. Durch die weitere Entwicklung im Raum Luzern Süd kann auch der Kanton Nidwalden weiter an Standortattraktivität gewinnen. Der Kanton Nidwalden stimmt deshalb die kantonale Raum- und Verkehrsplanung mit der Entwicklung in Luzern Süd ab. Dasselbe gilt auch für die Nachbarräume Obwalden, Uri und Schwyz.	
Priorität	hoch	
Umsetzungsschritte	Ab 2023	
Zuständigkeit	Kanton Weitere Beteiligte: Luzern Plus, Gemeinde Hergiswil	
Grundlagen	Agglomerationsprogramm Luzern, Kantonaler Richtplan Kanton Luzern, regionale Grundlagen Luzern Plus	

R-3 Anforderungen zu öV-Güteklassen

Kurzbeschreibung und Wirkung	Die Siedlungsentwicklung soll primär in Gebieten erfolgen, die gut mit dem ÖV erschlossen sind. Der Kanton prüft deshalb bei der nächsten Richtplanrevision, ob die Anforderungen an die ÖV-Erschliessung für künftige Siedlungsentwicklungen anzupassen sind.	
Priorität	mittel	
Umsetzungsschritte	Bei nächster Revision des Richtplans	
Zuständigkeit	Kanton	
Grundlagen	Richtplan	

R-4 Erstellungspflicht für Autoabstellplätze lockern

Kurzbeschreibung und Wirkung	Die Vorschriften zur Anzahl Autoparkplätze bei Liegenschaften gemäss §30 der Planungs- und Bauverordnung (PBV) sind so zu flexibilisieren, dass autofreies und autoarmes Wohnen ermöglicht wird.	
Priorität	mittel	
Umsetzungsschritte	Vorlage für Anpassung PBV	Bis 2025
Zuständigkeit	Kanton	

Massnahmen Gesamtverkehr

GV-1 Auf- und Ausbau von Verkehrsdrehscheiben

Kurzbeschreibung und Wirkung Im Kanton Nidwalden werden wichtige ÖV-Haltestellen zu Verkehrsdrehscheiben ausgebaut. Dabei werden auf Grund der Netzhierarchie und der Nachfragestruktur drei Kategorien unterschieden:

- Lokale Drehscheiben mit Basis-Angebot:
 - Bahnhof Hergiswil Matt
 - Bahnhof Niederrickenbach Station
 - Bushaltestelle Ennetmoos Morgenstern
 - Bushaltestelle Ennetbürgen Dorf
 - Bushaltestelle Buochs Post
 - Bushaltestelle Beckenried Post
 - Bushaltestelle Emmetten Post
 - Bushaltestelle Bürgenstock Zentrum
 - Bushaltestelle Oberdorf NW Kaserne
 - Bushaltestelle im ESP Stans Nord (noch näher zu definieren)
 - Bushaltestelle Stans Pilatuswerke
 - Bushaltestelle Buochs Fadenbrücke
 - Bushaltestelle Ennetbürgen Flugplatz ist zu prüfen, sobald sich die Umsetzung des ESP abzeichnet

- Lokale Drehscheiben mit erweitertem Angebot:
 - Bahnhof Hergiswil
 - Bahnhof Stansstad
 - Bahnhof Dallenwil
 - Bahnhof Wolfenschiessen

Zu prüfen sind neue lokale Drehscheiben mit erweitertem Angebot im Bereich Bitzi/Länderpark und beim Kreisel Kreuzstrasse. Letztere würde die Option von direkten Buslinien von den Seegemeinden Richtung Luzern bieten.

- Übergeordnete Drehscheibe
 - Bahnhof Stans

Das umfassendste Angebot soll die Verkehrsdrehscheibe Stans als übergeordnete Drehscheibe aufweisen.

Lokale Drehscheiben mit erweitertem Angebot unterscheiden sich von jenen mit Basisangebot insbesondere durch das grössere Angebot an P+R-Plätzen. Die lokalen Drehscheiben mit erweitertem Angebot liegen an den Haltestellen der Zentralbahn und eignen sich dadurch besonders gut für die kombinierte Mobilität MIV-ÖV.

Der Kanton Nidwalden prüft in einem ersten Schritt das bestehende Angebot bei den Drehscheiben und legt den Ausbaubedarf der nächsten Jahre dar. Er stellt ausserdem sicher, dass bei den Verkehrsdrehscheiben Flächen gesichert werden, die eine flexible Weiterentwicklung der Drehscheiben im Hinblick auf neue Mobilitätsangebote ermöglichen.

Priorität	sehr hoch	
Umsetzungsschritte	Planung:	2021 Pilotstudie im Handlungsraum in Bearbeitung
	Realisierung:	Ab 2025
Zuständigkeit	Kanton Weitere Beteiligte: Standortgemeinden, Transportunternehmen, Mobilitätsdienstleistende, Grundeigentümer	

GV-2 Erfassen und Sanierung von Unfallschwerpunkten

Kurzbeschreibung und Wirkung Das Strassennetz im Kanton Nidwalden weist eine hohe Verkehrssicherheit auf. Die Schulwege sind sicher gestaltet. Auf dem Nidwaldner Verkehrsnetz (Strassen, Velo- und Fusswegverbindungen) werden in Form periodischer Screenings sicherheitsrelevante Stellen erfasst. Grundlagen dazu bilden die Auswertung der aktuellen Unfallstatistik, Hinweise aus dem Betrieb bzw. der Bevölkerung sowie schweizweit standardisierte, gezielt bzw. punktuell durchgeführte Analysen gemäss den Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI).

Die erfassten Sicherheitsdefizite werden priorisiert und wie bis anhin in ein Sanierungsprogramm aufgenommen. Die erforderlichen Massnahmen werden möglichst im Zuge von laufenden Verkehrsprojekten oder baulichen Sanierungsmassnahmen oder bei hoher Dringlichkeit in Form von Einzelmassnahmen umgesetzt.

Priorität hoch

Zuständigkeit Kanton
Weitere Beteiligte: Gemeinden, ASTRA (Autobahnanschlüsse bzw. ASTRA-Perimeter)

GV-3 Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit in Zukunft

Kurzbeschreibung und Wirkung Mit Verkehrsprojekten unterschiedlichster Art wird das bestehende Verkehrssystem laufend weiterentwickelt. In allen Verkehrsprojekten wird eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet. Dazu führt der Kanton Nidwalden wie bis anhin auch künftig das schweizweit standardisierte Road Safety Audit (RSA) für alle grösseren Verkehrsprojekte vor der entsprechenden Planaufgabe durch.

Priorität hoch

Zuständigkeit Kanton
Weitere Beteiligte: Gemeinden

GV-4 Nachhaltige Abwicklung des Tourismusverkehrs im Engelbergertal

Kurzbeschreibung und Wirkung Im Engelbergertal wird der Tourismus mit attraktiven Angeboten gefördert und gestärkt. Die Abwicklung des Tourismusverkehrs erfolgt möglichst siedlungsverträglich, nachhaltig und klimaschonend. Für die Planung und Umsetzung ist die Kompatibilität mit den Massnahmen des Kantons Obwalden (Gemeinde Engelberg) sicherzustellen, d.h. die Bearbeitung erfolgt koordiniert mit dem Kanton Obwalden.

Zu prüfendes Massnahmenpaket:

Anreize:

- Kombinierte touristische Angebote (ÖV-Ticket, P+R-Ticket kombiniert mit Skigebiet, Bergbahn, Übernachtung)

Mobilitätsangebote:

- Auf den Tourismus ausgerichtete ÖV-Angebot (Fahrplan, Umsteigemöglichkeiten, Preis)
- Angebote für kombinierte Mobilität

Mit dem Kanton Obwalden abzustimmende **Lenkungsmassnahmen:**

- Limitierung des Parkplatzangebotes und Parkplatzmanagement in Engelberg
- Verkehrsmanagement mit Zufluss- sowie Abflussdosierungen
- Umgestaltung der betroffenen Ortsdurchfahrt Wolfenschiessen
- Aktive Kommunikation zu den Mobilitätsangeboten und Anreizen

Sind mit diesen Massnahmen die gesetzten Ziele insbesondere für die Ortsdurchfahrt Wolfenschiessen nicht erreichbar, bleibt als Option im Sinne einer Rückfallebene die Umfahrung Wolfenschiessen (vgl. Massnahmen MIV).

Priorität hoch

Umsetzungsschritte Planung: Bis 2025
Realisierung: Bis 2030

Zuständigkeit	Kanton Weitere Beteiligte: Gemeinden Oberdorf, Dallenwil und Wolfenschiessen, Zentralbahn, Postauto, Kanton Obwalden und Gemeinde Engelberg sowie Tourismus und Bergbahnen Obwalden
Grundlagen	- Gesamtverkehrskonzept Obwalden 2021 - Projekt Titlis 3020 Touristische Feinkonzepte gestützt auf kantonalen Richtplan

GV-5 Mobilitätsmanagementkonzepte Verwaltung

Kurzbeschreibung und Wirkung	Das Mobilitätsmanagement zielt auf eine effizientere Nutzung des bestehenden Verkehrssystems ab. Gegenstand des Mobilitätsmanagements ist nebst der Verlagerung auf den ÖV und den Veloverkehr die Optimierung der Auslastung der Infrastruktur – z.B. durch die Bildung von Fahrgemeinschaften oder durch Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen. Der Kanton und die Gemeinden erstellen für ihre Verwaltungen jeweils eigene Mobilitätsmanagementkonzepte. Diese beinhalten Massnahmen in folgenden Bereichen (beispielhafte, nicht abschliessende Aufzählung): - Parkplatzbewirtschaftung - Schaffung von Veloabstellplätzen - Vergünstigung von ÖV-Abonnements - Förderung von Homeoffice und Flexibilisierung der Arbeitszeiten - Bildung von Fahrgemeinschaften Der Kanton Nidwalden bietet heute bereits für Gemeinden und Unternehmen Informationsunterlagen zum Thema Mobilitätsmanagement sowie eine kostenlose Erstberatung an.
Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	Erstellung Konzepte: Bis 2025
Zuständigkeit	Kanton, alle Gemeinden
Grundlagen	Themenblätter «Mobilitätsmanagement für Gemeinden und Unternehmen»

GV-6 Entflechtung von Arbeits- und Ausbildungsverkehr

Kurzbeschreibung und Wirkung	Die bestehende Überlagerung des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs führt zu hohen Belastungen von Strasse und ÖV in den Spitzenstunden. Durch eine zeitliche Entflechtung von Arbeits- und Ausbildungsverkehr, z.B. durch einen späteren Schulbeginn insb. für Sekundarstufe, Gymnasium und Berufsschulen, soll das Verkehrsaufkommen besser über den Tag verteilt werden. Der Kanton erarbeitet zusammen mit Ausbildungsinstitutionen, grossen Unternehmen und Transportunternehmen Massnahmen zur zeitlichen Entflechtung des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs und setzt diese um.
Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	Erarbeitung Massnahmen: Ab 2023 Umsetzung Massnahmen: Bis 2025
Zuständigkeit	Kanton Weitere Beteiligte: Ausbildungsinstitutionen, grosse Unternehmen, Transportunternehmen

GV-7 Umweltfreundlicher, energiesparender und leiser Busverkehr

Kurzbeschreibung und Wirkung	Zur Reduktion der Umwelt- und Lärmbelastung und des Energieverbrauchs wird ist zu prüfen, ob der Busverkehr im Kanton schrittweise und im Rahmen des technisch und finanziell Machbaren auf klimaschonende, leise und energieeffiziente Antriebe umgestellt wird.
Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	Ab 2023
Zuständigkeit	Kanton und Transportunternehmen

GV-8 Nachhaltige Abwicklung des Tourismusverkehrs Klewenalp-Stockhütte

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Im Raum Klewenalp-Stockhütte–Beckenried–Emmetten wird der Tourismus mit attraktiven Angeboten gefördert und gestärkt. Die Abwicklung des Tourismusverkehrs erfolgt möglichst siedlungsverträglich, nachhaltig und klimaschonend.</p> <p>Zu prüfendes Massnahmenpaket (teilweise bereits umgesetzt)</p> <p>Anreize:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Kombinierte touristische Angebote (ÖV-Ticket, P+R-Ticket kombiniert Skigebiet Bergbahn, Übernachtung) <p>Mobilitätsangebote:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Auf den Tourismus ausgerichtete ÖV-Angebot (Fahrplan, Umsteigemöglichkeiten, Preis)▪ Kombinierte Mobilität: Angebotsverbesserung Schiffsverbindungen Beckenried-Luzern sowie Zugang zu den Schiffstationen (Entlastung Buslinie in Spitzenzeiten) <p>Lenkungsmassnahmen (bereits umgesetzt):</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Parkplatzbewirtschaftung bei den Bergbahnen Beckenried–Emmetten AG <p>Aktive Kommunikation zu den Mobilitätsangeboten und Anreizen</p>
Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	Planung: Konzept, Vorgehen bis 2025 Realisierung: Bis 2030
Zuständigkeit	Kanton Weitere Beteiligte: Gemeinden Emmetten und Beckenried, Bergbahnen Beckenried-Emmetten AG, Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee

GV-9 Nachhaltige Abwicklung des Tourismusverkehrs aufs Stanserhorn

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Im Raum Stans-Stanserhorn wird der Tourismus mit attraktiven Angeboten gefördert und gestärkt. Die Abwicklung des Tourismusverkehrs erfolgt möglichst siedlungsverträglich, nachhaltig und klimaschonend.</p> <p>Zu prüfendes Massnahmenpaket:</p> <p>Anreize:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Kombinierte touristische Angebote (ÖV-Ticket, P+R-Ticket kombiniert mit Bergbahn, Übernachtung) <p>Mobilitätsangebote:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Auf den Tourismus ausgerichtete ÖV-Angebot (Fahrplan, Umsteigemöglichkeiten, Preis)▪ Kombinierte Mobilität: Stärkung der ÖV-Drehscheibe Stans <p>Lenkungsmassnahmen (bereits weitgehend umgesetzt):</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Parkplatzbewirtschaftung bei der Stanserhornbahn sowie den Parkplätzen in Stans <p>Aktive Kommunikation zu den Mobilitätsangeboten und Anreizen</p>
Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	Planung: Konzept, Vorgehen bis 2025 Realisierung: Bis 2030
Zuständigkeit	Kanton Weitere Beteiligte: Gemeinden Stans, Stanserhornbahn

GV-10 Umweltfreundliche Fahrzeuge Kanton/Gemeinden

Kurzbeschreibung und Wirkung	Zur Reduktion der Umwelt- und Lärmbelastung und des Energieverbrauchs werden die Fahrzeugflotten von Kanton und Gemeinden nach Möglichkeit von Kanton und Gemeinden schrittweise und im Rahmen des technisch und finanziell Machbaren auf klimaschonende, leise und energieeffiziente Antriebe umgestellt.
Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	Ab 2023
Zuständigkeit	Kanton, alle Gemeinden
Grundlagen	Energieleitbild 2019

GV-11 Förderung energiesparende Fahrzeuge bei Privaten

Kurzbeschreibung und Wirkung	Heute sind im Kanton Nidwalden Fahrzeuge, die im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung der besten Effizienzklasse gemäss der Energieetikette der eidgenössischen Energieverordnung zugeordnet sind, für 36 Monate von der Verkehrssteuer befreit. Der Kanton prüft auch für die Zukunft eine Ausgestaltung der Verkehrssteuer, die energieeffiziente Fahrzeuge fördert.
Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	Zu prüfen bei Revision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern
Zuständigkeit	Kanton
Grundlagen	Gesetz über die Strassenverkehrssteuern, Energieleitbild 2019

GV-12 Infrastruktur für Digitalisierung und autonomes Fahren

Kurzbeschreibung und Wirkung	Die Digitalisierung des Verkehrs generell und das autonome Fahren im Besonderen benötigen eine entsprechende, auch strassenseitige Infrastruktur der Kommunikations- und Informationstechnologie. Der Kanton beobachtet die technologische Entwicklung laufend und stellt sicher, dass die benötigte Infrastruktur im Kanton Nidwalden zur Verfügung steht.
Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	laufend
Zuständigkeit	ASTRA, Kanton

Massnahmen MIV

MIV-1 Ausbau Nationalstrasse N2

Kurzbeschreibung und Wirkung	Dem nach der Realisierung des N2 Bypass Luzern zunehmenden Verkehrsdruck und somit erwarteten Verkehrsengpass auf der N2 zwischen Kantonsgrenze LU/NW und der Verzweigung Lopper soll mit einem Ausbau auf je 3-Fahrstreifen pro Richtung entgegengewirkt werden. Mit einer ausreichend leistungsfähigen Autobahn können negative Auswirkungen auf die angrenzende Siedlung (Verkehrsimmissionen und Ausweichverkehr durch Hergiswil) vermieden werden.	
Priorität	sehr hoch	
Umsetzungsschritte	Planung:	Aufnahme des Ausbaus ins strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen des Bundes
	Realisierung:	langfristig > 2040
Zuständigkeit	ASTRA Weitere Beteiligte: Kanton Nidwalden	

MIV-2 Verkehrsmanagement National- und Hauptstrassennetz

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Mit der Weiterentwicklung der bereits umgesetzten Massnahmen im Bereich Verkehrsmanagement soll der Verkehr auf dem übergeordneten National- und Hauptstrassennetz kanalisiert werden. Der strassengebundene ÖV soll priorisiert werden. Verkehrstaus im Siedlungsgebiet mit entsprechenden Verkehrsimmissionen und Behinderungen sollen vermieden werden, d.h. der Verkehr soll auch in Spitzenzeiten stetig abgewickelt werden (Plafonierung auf einem verträglichen Niveau).</p> <p>Für das übergeordnete Verkehrsmanagement sollen folgende Elemente konzipiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none">- VM Nationalstrasse: Kanalisierung des Durchgangsverkehrs auf der Nationalstrasse, Vermeidung von Ausweichverkehrs auf das parallel verlaufende Hauptstrassennetz- VM Stans: Verkehrsmanagement Stans mit Dosierung der Einfallachsen zur Entlastung des Dorfzentrums, gleichzeitig flankierende Massnahme zur Entlastungsstrasse Stans West- VM Engelbergertal: Verkehrsmanagement Engelbergertal inkl. Ortsdurchfahrten Wolfenschiessen und Oberdorf zur Sicherstellung einer verträglichen Abwicklung der Touristenströme zu Spitzenzeiten <p>VM weitere Ortsdurchfahrten: Verkehrsmanagement für weitere Ortsdurchfahrten als Bestandteil der Betriebs- und Gestaltungskonzepte zur Verstärkung des Verkehrsflusses im Siedlungsbereich. Prüfung des Bedarfs und der Anforderungen für die einzelnen Ortsdurchfahrten</p>
Priorität	sehr hoch
Umsetzungsschritte	---
Zuständigkeit	Kanton Weitere Beteiligte: ASTRA, alle Gemeinden, Kanton Obwalden (Engelberg) Postauto AG (öV-Priorisierung)

MIV-3 Kreisel Kreuzstrasse Stans

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Ausgerichtet auf die Entwicklung des Areals Kreuzstrasse und auf die Verkehrsströme ab bzw. auf die Autobahn aus allen Richtungen sowie die Touristenströme ins Engelbergertal zu Spitzenzeiten ist das Verkehrssystem "Kreisel Kreuzstrasse" prioritär auszubauen. Die hohe Relevanz eines funktionstüchtigen Gesamtverkehrssystems in diesem Perimeter wurde im Rahmen der Mitwirkung deutlich bestätigt. Die zukünftige Verkehrsnachfrage soll in ausreichender Verkehrsqualität bewältigt werden, insb. sind Rückstaus auf die Autobahn sowie gegenseitige Behinderungen mit benachbarten Knoten zu verhindern.</p> <p>Wichtig ist die Einbindung einer sicheren und attraktiven Veloführung sowie der heutigen und zukünftigen Buslinien inkl. deren Haltestellen. Die mit der geplanten Arealentwicklung angestrebte zukünftige Nutzung ist zweckmässig zu erschliessen.</p>
Priorität	sehr hoch
Umsetzungsschritte	Planung: Bis 2023 Realisierung: Sofortmassnahmen 2021 realisiert Ausbau bis 2035
Zuständigkeit	Bundesamt für Strassen ASTRA Weitere Beteiligte: Kanton Nidwalden, Gemeinden Stans und Oberdorf
Grundlagen	Projektstudie Grossraum Kreuzstrasse Stans, verkehrstechnischer Bericht, AKP, 2. Juli 2020

MIV-4 Entlastungsstrasse Stans West

Kurzbeschreibung und Wirkung	Die Entlastungsstrasse Stans West (Verbindung Rotzlochstrasse – Ennetmooserstrasse) soll die Ortsdurchfahrt Stans entlasten (Verlagerung des Durchgangsverkehrs Ennetmoos – Stans Nord / Autobahnanschluss). Deren Entlastungswirkung ist mit weiteren flankierenden Massnahmen zu erhöhen.	
Priorität	sehr hoch	
Umsetzungsschritte	Realisierung:	2025
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Gemeinde Stans	
Grundlagen	Projekt	

MIV-5 Verkehrsmanagement Stans

Kurzbeschreibung und Wirkung	Im Zuge der Entlastungsstrasse Stans West soll der Ortskern von Stans entlastet und der Verkehrsfluss auf dem Strassennetz im Siedlungsgebiet Stans verbessert werden. Das Basisnetz ist im Westen von Stans neu auf die Entlastungsstrasse Stans West auszurichten. Für die Neuausrichtung der Robert-Durrer-Strasse inkl. Anschlussknoten Buochserstrasse und Kreisel Stansstaderstrasse ist ein Projekt auszuarbeiten. Dabei sind Dosierung von Einfallachsen zu prüfen und Priorisierung von wichtigen bzw. störungsanfälligen Buslinien umzusetzen, wie auch der Abtausch von Gemeinde- und Kantonsstrassen.	
Priorität	sehr hoch	
Umsetzungsschritte	Planung:	Auflageprojekt Robert-Durrer-Strasse bis 2024
	Realisierung:	Bis 2028
Zuständigkeit	Gemeinde Stans Weitere Beteiligte: Kanton Nidwalden	

MIV-6 Betriebs- und Gestaltungskonzepte Ortsdurchfahrten

Kurzbeschreibung und Wirkung	Ortsdurchfahrten sollen künftig siedlungsverträglicher gestaltet sein. Dadurch sollen Ortschaften von übermässigen Emissionen entlastet sowie die Sicherheit und Aufenthaltsqualität entlang der Strassen erhöht werden. Die erforderlichen Massnahmen sollen im Rahmen eines Betriebs und Gestaltungskonzepts ausgearbeitet werden. Die Massnahme betrifft folgende Ortsdurchfahrten: Beckenried mit Priorität mittel Buochs (in Planung) Dallenwil mit Priorität mittel (bzw. in Planung) Emmetten mit Priorität mittel Ennetbürgen mit Priorität mittel Ennetmoos, St. Jakob (in Planung) Hergiswil mit Priorität hoch Oberdorf (abgeschlossen) Stans mit Priorität hoch (inkl. flankierende Massnahmen Entlastungsstrasse Stans West) Stansstad mit Priorität hoch (inkl. flankierende Massnahmen Entlastungsstrasse Stans West) Wolfenschiessen mit Priorität hoch	
Priorität	Hoch/mittel/niedrig	
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Gemeinden	

MIV-7 Umfahrung Wolfenschiessen

Kurzbeschreibung und Wirkung	Der Tourismusverkehr im Engelbergertal soll durch Massnahmen nachhaltig und siedlungsverträglich abgewickelt werden (vgl. Massnahme GV-4). Ist dieses Ziel mit diesen Massnahmen nicht erreichbar, soll als langfristige Option und im Sinne einer Rückfallebene eine Umfahrung Wolfenschiessen geprüft werden.	
Priorität	niedrig	
Umsetzungsschritte	Planung:	Option nach 2030
	Realisierung:	offen
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Wolfenschiessen	

Massnahmen ÖV

Bahnverkehr

ÖV-1.1 Taktverdichtung Interregio Luzern-Engelberg

Kurzbeschreibung und Wirkung	Der Interregio Luzern–Engelberg verkehrt heute im Stundentakt, wobei in der Hauptsaison im Sommer und im Winter während den Wochenenden einzelne Zusatzzüge auf dieser Verbindung unterwegs sind. Zur Erhöhung der Kapazität und zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs Richtung Engelberg soll der Interregio Luzern–Engelberg schrittweise ab 2027 schrittweise ganztags und ganzjährig zum Halbstundentakt ausgebaut werden. Mittelfristig soll der Takt weiter verdichtet werden, um auch während Nachfragespitzen genügend Kapazität im ÖV zur Verfügung zu haben.	
Priorität	sehr hoch	
Umsetzungsschritte	Realisierung: Doppelspurausbau Staldifeld, Rollmaterialbeschaffung	Halbstundentakt ab 2027 vorgesehen
Zuständigkeit	Bundesamt für Verkehr, Zentralbahn	
Grundlagen	Bahn Ausbauschnitt 2035 (STEP 2035)	

ÖV-1.2 Taktverdichtung S-Bahn Luzern-Stans/Wolfenschiessen

Kurzbeschreibung und Wirkung	Die S-Bahn-Linie S4 Luzern–Stans(–Wolfenschiessen) verkehrt im Halbstundentakt zwischen Luzern und Stans. In den Hauptverkehrszeiten sind zusätzlich einzelne Einschubzüge als Linie S44 zwischen Luzern und Stans unterwegs, welche jedoch durch die schrittweise Einführung des Halbstundentakts des Interregio Luzern-Engelberg ersetzt werden. Zur Attraktivierung des ÖV und zur Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten soll das S-Bahn-Angebot zwischen Luzern und Stans weiter verdichtet werden. Es ist zu prüfen, ob dazu weitere Infrastrukturausbauten (Doppelspurausbauten bis Stans) notwendig sind.	
Priorität	sehr hoch	
Umsetzungsschritte	Realisierung noch offen	
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte Zentralbahn, Verkehrsverbund Luzern, Bundesamt für Verkehr, Planungsregion Zentralschweiz	
Grundlagen	Übernächster Bahn Ausbauschnitt (Botschaft 2030)	

ÖV-1.3 Doppelspurausbau Hergiswil-Hergiswil Matt

Kurzbeschreibung und Wirkung	Die Zentralbahn ist zwischen Luzern und Hergiswil Matt durchgehend doppelspurig ausgebaut. Für weitere Angebotsausbauten zwischen Luzern und Stans fehlen durch den Einspurabschnitt Hergiswil Bahnhof–Hergiswil Matt Trassenkapazitäten. Ein doppelspuriger Ausbau ("Tunnel kurz" als Bestvariante) des Abschnitts Hergiswil, Bahnhof–Hergiswil Matt ist Voraussetzung für Taktverdichtungen im S-Bahnnetz und Verbesserungen bei den Interregios nach Obwalden und Nidwalden (wie Bündelungen).
Priorität	sehr hoch
Umsetzungsschritte	Realisierung noch offen
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden, Bundesamt für Verkehr, Planungsregion Zentralschweiz Weitere Beteiligte: Zentralbahn
Grundlagen	Übernächster Bahn Ausbauschritt (Botschaft 2030) Variantenabklärungen mit Variantenentscheid für Tunnel kurz

ÖV-1.4 Planung Tieferlegung Bahnhof Stans

Kurzbeschreibung und Wirkung	Für die zukünftige Verkehrsentwicklung mit einem weiteren Ausbau des öV-Angebots in Stans ist eine Tieferlegung des Bahnhofes anzustreben. Mit einer Entflechtung von Strasse und Schiene in Stans wird ein weiterer substantieller Ausbau des öffentlichen Verkehrs bei der Hauptverkehrsdrehscheibe des Kantons ermöglicht. Zur Realisierung dieses Projekts sind Vorstudien in Auftrag zu geben. Dabei ist auch eine gänzlich neue Linienführung der Zentralbahn ausserhalb des Ortszentrums zu prüfen.
Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	Realisierung noch offen
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden, Bundesamt für Verkehr, Planungsregion Zentralschweiz Weitere Beteiligte: Zentralbahn
Grundlagen	Mrs partner ag, Zentralbahn AG: Planungsstudie 2050 vom 18.11.2011; kommende Bahn Ausbauschritte

ÖV-1.5 S-Bahn Haltestelle Bitzi

Kurzbeschreibung und Wirkung	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.
Priorität	mittel
Umsetzungsschritte	Realisierung noch offen
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden, BAV Weitere Beteiligte: Zentralbahn, Gemeinde Stans, Planungsregion Zentralschweiz
Grundlagen	Übernächster Bahn Ausbauschritt (Botschaft 2030)

Busverkehr

ÖV-2.1 Ausbau Busverbindungen Stans-Altdorf

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Die Buslinie 310, der sogenannte Winkelriedbus, wurde mit Eröffnung des Kantonsbahnhofs Altdorf weiter ausgebaut. Damit hat Nidwalden eine regelmässige Anbindung an den Kanton Uri und an die Zugverbindungen ins Tessin ohne Umwegfahrt via Luzern erhalten. Zusätzlich wurde für den Pendler- und Freizeitverkehr die ÖV-Qualität zwischen Nidwalden und Uri deutlich verbessert.</p> <p>Es ist zu prüfen, ob die Linie ab Stans weiter bis Sarnen zu einer durchgehenden Linie Sarnen–Stans–Altdorf durchgebunden werden kann. Zusätzlich soll eine Anbindung an die Schnellbusverbindung zwischen Luzern und Altdorf (Tell-Bus) geprüft werden. Als mögliche Haltemöglichkeiten kommen der Raum Kreuzstrasse Stans oder Buochs Süd (Postillon) infrage. Eine mögliche Anbindung des Kantons Nidwalden an die Schnellbusverbindung könnte die Erreichbarkeit von Luzern und Altdorf wesentlich verbessern.</p>	
Priorität	hoch	
Umsetzungsschritte	Realisierung:	nach Sarnen bis 2027
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Kanton Uri, Gemeinden, Transportunternehmen, Kanton Obwalden	
Grundlagen	ÖV-Strategie Nidwalden 2021-2024, 2025 ff.	

ÖV-2.2 Optimierung Busangebot Stans-Stansstad

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Die Feinerschliessung zwischen Stans und Stansstad wird heute durch die Buslinie 323 mit einer komplizierten Linienführung aus Stich- und Schleifenfahrten gewährleistet. Zudem wird das Gebiet Rotzloch nur am Rand durch die Buslinie erschlossen.</p> <p>Es ist eine möglichst direkte Linienführung zwischen Stansstad und Stans anzustreben, gleichzeitig soll eine möglichst gute Erschliessung der Gebiete Ried/Seehof und Ausserfeld in Stansstad sichergestellt werden.</p> <p>Folgende Angebotsteile sollen vertieft geprüft werden: Aufhebung der Schleifenfahrt via Eichli und Stichfahrt Hansmatt auf der Linie Stans–Stansstad. Verbesserte Erschliessung des Gebiets Rotzloch Integration der Erschliessung Eichli–Hansmatt in separate Linie (Stansstad–) Hansmatt–Stans Bahnhof–Oberdorf–Buochs Erlenpark</p>	
Priorität	hoch	
Umsetzungsschritte	Prüfung des Angebotspotenzials:	Bis 2025
	Realisierung:	Bis 2030
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Gemeinden, Transportunternehmen	
Grundlagen	ÖV-Strategie Nidwalden 2021-2024	

ÖV-2.3 Optimierung und Ausbau Busangebot Seegemeinden

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Das Busangebot zwischen Stans, Ennetbürgen und Buochs ist heute nicht übersichtlich, die Busse haben bei gleicher Liniennummer unterschiedliche Fahrwege und Endpunkte.</p> <p>Es soll eine einheitliche Linienstruktur geschaffen werden, bei der Busse mit der gleichen Liniennummer immer demselben Linienweg folgen.</p> <p>Die Linien sollen zudem so organisiert werden, dass die nach Seelisberg fahrende Linie ganztags den direkten Fahrweg via Kreuzstrasse und Buochs Schürmatt nimmt. Die Linie via Ennetbürgen und Buochs Ausserdorf soll nur bis Beckenried führen.</p> <p>Dadurch soll das Busangebot einprägsamer und die Fahrzeiten von Seelisberg, Emmetten, Beckenried und Buochs an den Bahnhof Stans als Hauptverkehrsdrehscheibe reduziert werden.</p> <p>Folgendes Angebotskonzept soll weiterverfolgt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Linie 311 Stans – Buochs – Beckenried – Seelisberg- Linie 314 (Länderpark –) Stans – Ennetbürgen – Beckenried - Emmetten- Erschliessung Arbeitsschwerpunkt Buochs Erlenpark (Faden) mittels neuer Linie 315 <p>Saisonale Angebote für den Freizeitverkehr in die Tourismusregionen sind zu prüfen.</p> <p>Neben dem Busangebot zwischen den Seegemeinden und Stans ist mittelfristig auch eine direkte Busverbindung von den Seegemeinden Richtung Luzern zu prüfen, insbesondere im Zusammenhang mit einer Drehscheibe beim Kreisel Kreuzstrasse.</p> <p>Weiter ist zu prüfen, ab welchem Nachfrageniveau der Einsatz von Bussen mit höherer Kapazität (z.B. Gelenkbusse) angezeigt ist und die Qualität des ÖV-Angebots Richtung Ennetbürgen - Beckenried und Buochs – Beckenried – Emmetten – Seelisberg entsprechend verbessert werden kann.</p>
Priorität	sehr hoch
Umsetzungsschritte	Variantenprüfung: Abgeschlossen Realisierung: bis 2025
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Gemeinden, Transportunternehmen
Grundlagen	ÖV-Strategie Nidwalden 2021-2024

ÖV-2.4 Optimierung Quartierserschliessung Stans

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Das Busnetz in Stans ist radial auf den Bahnhof Stans ausgerichtet und die Buslinien erschliessen primär die Hauptachsen.</p> <p>Zur Verbesserung der Verknüpfung der Quartiere untereinander sollen mit Durchmesserlinien umsteigefreie Verbindungen realisiert werden. Der Takt soll verdichtet werden.</p> <p>Folgende Angebotsteile sollen geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Verbesserung Angebot (Taktverdichtung) zum Spital Nidwalden durch Verlängerung von Linienführungen über den Bahnhof Stans hinaus- Quartiere Eichli, Hansmatt, Milchbrunnen und Oberdorf Bünt besser erschliessen und durchgängige Verbindungen schaffen- Schaffung von neuer Linie (Stansstad–)Hansmatt–Stans Bahnhof–Oberdorf–Buochs Erlenpark zur Ortschafterschliessung
Priorität	hoch
Umsetzungsschritte	Prüfung der Angebotspotenzials: bis 2025 Realisierung: bis 2030
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden bzw. Gemeinde Stans (insbesondere wenn Ortsverkehr) Weitere Beteiligte: Gemeinden, Transportunternehmen, Gemeinde Stans

ÖV-2.5 Optimieren Busangebote Oberdorf

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Die Erschliessung von Oberdorf und des Ortsteils Büren ist zurzeit über die Buslinie 324 ab dem Bahnhof Stans sichergestellt. Damit werden die ÖV-Passagiere von Büren über die Engelbergerstrasse nach Stans statt an den nächstgelegenen Bahnhof Dallenwil geführt, wodurch sich ihre Reisezeit verlängert. Diese Lösung ist auf den heutigen Schülerverkehr ausgerichtet. Gleichzeitig werden zwischen Oberdorf Kaserne und Büren keine Haltestellen bedient, wodurch der Bus keine zusätzliche Erschliessungsfunktion gegenüber der Bahn übernimmt.</p> <p>Aus diesem Grund soll das Bus-Angebot in der Gemeinde Oberdorf so optimiert werden, dass die Anbindung an die Bahn möglichst direkt erfolgt und die erforderlichen Kurskilometer reduziert werden können.</p> <p>Folgendes Angebotskonzept soll vertieft geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none">- Verkürzung der Linie 324 auf den Abschnitt Stans–Oberdorf Kaserne- Ausrichtung der Erschliessung von Büren nach Dallenwil und Prüfung der Erschliessung der höher gelegenen Ortsteile von Dallenwil- Prüfung der Anbindung von Oberdorf an das Gebiet Buochs Erlenpark- Umgang mit Schülerverkehr zwischen Büren und Oberdorf bzw. zwischen Büren und Stans (Kollegi)- ÖV-Verbindung nach Buochs/Seegemeinden	
Priorität	mittel	
Umsetzungsschritte	Prüfung des Angebotspotenzials:	bis 2025
	Realisierung:	bis 2030
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Gemeinden, Transportunternehmen	

ÖV-2.6 Erschliessung Ennetbürgen-Bürgenberg

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Die Gemeinde Ennetbürgen betreibt aktuell einen Schulbus in Richtung Bürgenberg. Die Erschliessung des Bürgenberg durch einen Ortsbus bis Honegg wird derzeit geprüft. Bei Realisierung des Ortsbusses ist die Integration in den Tarifverbund Passepartout anzustreben. Eine durchgehende Linie bis nach Obbürgen/Stansstad ist allenfalls eine Option, wird aber im Moment nicht weiterverfolgt.</p>	
Priorität	mittel	
Umsetzungsschritte	Realisierung:	Bis 2025
Zuständigkeit	Gemeinde Ennetbürgen Weitere Beteiligte: Kanton, Transportunternehmen	

ÖV -2.7 Ortsbus Hergiswil in öV-Netz integrieren

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Seit 2020 betreibt die Gemeinde Hergiswil einen Probetrieb für einen Ortsbus auf zwei Linien. Dieser Probetrieb ist zeitlich beschränkt und nicht in den Tarifverbund Passepartout integriert.</p> <p>Bei einem positiven Resultat soll die Linie hinsichtlich der Tarife in den regulären ÖV des Kantons aufgenommen werden. Schwachstellen aus dem Probetrieb sollen optimiert werden.</p>	
Priorität	mittel	
Umsetzungsschritte	Realisierung:	Bis 2025
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden bzw. Gemeinde Hergiswil (da Ortsverkehr) Weitere Beteiligte: Tarifverbund Passepartout, Transportunternehmen	

Schiffverkehr

ÖV-3.1 Integration von Schiffverbindungen in regionalen ÖV

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee gilt heute grösstenteils als touristischer Verkehr und ist deshalb auch nicht in den Tarifverbund Passepartout integriert. Dies gilt auch für sämtliche Verbindungen von und nach Nidwalden. Es ist anzustreben, dass die Schifffahrt wo sinnvoll als regionaler ÖV in den Tarifverbund integriert wird.</p> <p>Insbesondere sollen die folgenden Verbindungen in den Tarifverbund integriert werden, da sie Pendlern und Touristen als direkter Zugang in den Kanton Nidwalden dienen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kehrsiten–Bürgenstock-Luzern - Beckenried–Luzern (zusätzlich Prüfung einer Direktverbindung) 	
Priorität	niedrig	
Umsetzungsschritte	Realisierung	Bis 2025
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Tarifverbund Passepartout, Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	

ÖV-3.2 Ganzjähriger Betrieb Autofähre Beckenried-Gersau

Kurzbeschreibung und Wirkung	<p>Die Autofähre Beckenried–Gersau ist zwischen April und Oktober maximal einmal pro Stunde unterwegs, im Winterhalbjahr sowie zu den morgendlichen Pendlerzeiten gibt es keine Verbindung für Fahrzeuge über den See. Es soll geprüft werden, ob die Autofähre ganzjährig angeboten werden kann und ob eine Ausdehnung der Betriebszeiten sowie eine Taktverdichtung zusätzliches Nachfragepotenzial bieten. Dabei soll auch die Siedlungsverträglichkeit der Nachfragesteigerung in die Prüfung einfließen.</p> <p>Zusätzlich ist zu prüfen, ob die Personenbeförderung auf der Fähre in die Tarifverbunde integriert werden könnte. Allerdings liegen die beiden Endpunkte der Fähren in unterschiedlichen Tarifverbunden, daher ist eine Anpassung der Zonenstruktur am Rand der Tarifverbunde zu prüfen.</p>	
Priorität	niedrig	
Umsetzungsschritte	Prüfung Integration Tarifverbunde:	Bis 2025
	Ganzjähriger Betrieb:	Ab 2030
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Autofähre Beckenried–Gersau, Kanton Schwyz, Tarifverbunde	

Velo- und Fussverkehr

V-1 Velohauptroute

Kurzbeschreibung und Wirkung	Die Attraktivität und der Modal-Split-Anteil des Veloverkehrs sollen mit einer durchgängigen und qualitativ hochstehenden Velohauptroute Hergiswil–Stansstad–Stans–Buochs–Beckenried erhöht werden. Dazu wird das kantonale Veloroutennetz aktualisiert: Es enthält neu das Element Velohaupttrouten und definiert nebst vorhandenen Netzlücken auch Qualitätslücken (ungenügender Ausbaustandard der Veloinfrastruktur, aktuelle Sicherheitsdefizite usw. aus). Auf dieser Grundlage wird ein Ausbauprogramm festgelegt (Veloinfrastrukturprogramm, z.B. in Anlehnung an das kantonale Strassenbauprogramm).	
Priorität	hoch	
Umsetzungsschritte	Planung:	Festlegung Velohauptroute mit Umsetzungsplan bis 2024
	Realisierung:	ab 2024 gemäss festgelegtem Programm.
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Gemeinden Hergiswil, Stanstad, Stans, Buochs, Beckenried, Ennetmoos	

V-2 Veloverbindungen (Erschliessungsrouten Alltagsverkehr)

Kurzbeschreibung und Wirkung	Die Attraktivität und der Modal-Split-Anteil des Veloverkehrs sollen in Ergänzung zur Velohauptroute gemäss Massnahme Velo-1 mit einem durchgängigen Netz an qualitativ hochstehenden Veloverbindungen (Erschliessungen Alltagsverkehr) gestärkt werden. Dazu wird das kantonale Veloroutennetz aktualisiert: Es enthält neu das Element Veloverbindungen und definiert nebst vorhandenen Netzlücken auch Qualitätslücken (ungenügender Ausbaustandard der Veloinfrastruktur, aktuelle Sicherheitsdefizite usw. aus). Auf dieser Grundlage wird ein Ausbauprogramm festgelegt (Veloinfrastrukturprogramm, z.B. in Anlehnung an das kantonale Strassenbauprogramm).	
Priorität	hoch	
Umsetzungsschritte	Planung:	Festlegung der Veloverbindungen mit Umsetzungsplan bis 2024
	Realisierung:	ab 2024 gemäss festgelegtem Programm.
Zuständigkeit	Kanton Nidwalden Weitere Beteiligte: Gemeinden	

V-3 Velo- und Zweiradparkierung

Kurzbeschreibung und Wirkung	Konzentriert an wichtigen Orten mit hoher Nachfrage für die Velo- und Zweiradparkierung wird ein attraktives Angebot von witterungsgeschützten Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum und bei öffentlichen Einrichtungen sowie bei allen wichtigen ÖV-Haltestellen geschaffen.	
Priorität	mittel	
Umsetzungsschritte	Planung:	Bedarfsabklärung, Festlegung der Standorte Schrittweise bis 2035
	Realisierung:	
Zuständigkeit	Gemeinden Weitere Beteiligte: Kanton, Zentralbahn, Postauto	

F-1 Fussverkehrsinfrastruktur

Kurzbeschreibung und Wirkung	Das Fusswegnetz im Perimeter der Kantonsstrassen soll attraktiver und sicherer ausgestaltet werden und punktuelle Defizite (Netzlücken, Handlungsbedarf Fussgängerübergänge usw.) sollen behoben werden. Der gleiche Grundsatz gilt auch für das kommunale Fusswegnetz.	
Priorität	hoch	
Umsetzungsschritte	Planung:	Zusammenstellung der konkreten Bedürfnisse und Defizite bis 2025 abgestimmt mit kommunalen Fusswegrichtplänen
	Umsetzung:	im Rahmen der kantonalen Strassensanierungsprogramme und auf Grundlage kommunaler Fusswegrichtpläne sowie mit Massnahmen MIV1 Umgestaltung der Ortsdurchfahrten (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) und separaten Projekt für Netzlücken ausserorts
Zuständigkeit	Gemeinden Weitere Beteiligte: Kanton Nidwalden	

F-2 Schulwegsicherung

Kurzbeschreibung und Wirkung	Die Schulwege sind für den Fuss- aber auch den Veloverkehr sicher zu gestalten. Punktuelle Sicherheitsdefizite sind zu beheben.	
Priorität	hoch	
Umsetzungsschritte	Planung:	Zusammenstellung der erkannten Defizite und konkreten Bedürfnisse bis 2024, abgestimmt mit kommunalen Fusswegrichtplänen
	Umsetzung:	im Rahmen des kantonalen Strassensanierungsprogramme und auf Grundlage kommunaler Fusswegrichtpläne - bei Umgestaltung der Ortsdurchfahrten (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) - mit separaten Projekten für Netzlücken ausserorts - mit prioritären Sofortmassnahmen als losgelöste Einzelprojekte
Zuständigkeit	Gemeinden Weitere Beteiligte: Kanton Nidwalden	
Grundlagen	Kantonaler Richtplan 2014	