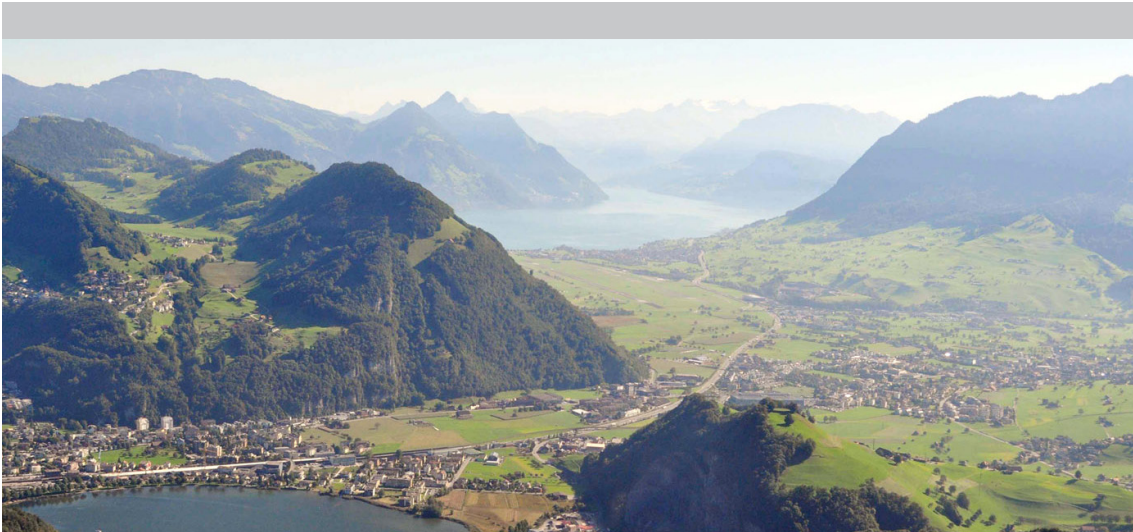




Kanton Nidwalden

Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011



Bericht

Das Agglomerationsprogramm
besteht aus:

- Bericht
- Massnahmenblätter

13. Dezember 2011

Impressum

Auftraggeber:

Baudirektion Kanton Nidwalden
c/o Urs Achermann, Buochserstrasse 1,
6371 Stans, 041 618 72 02

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Projektbearbeiter:

Rupp Marco, ecoptima ag, Bern
Foletti Francesca, ecoptima ag, Bern

Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo
und der LIS Nidwalden AG (DV543.1, DV567.2)

Inhalt

I.	Vorwort	5
II.	Zusammenfassung	5
1.	Einleitung	10
1.1	Ausgangslage	10
1.2	Ziele	11
1.3	Perimeter	12
1.4	Umfeld / Grundlagen	13
1.5	Projektorganisation, Partizipation und Kommunikation	14
1.6	Vorgehen	17
1.7	Beurteilung der Grundanforderungen	18
2.	Ist-Zustand	19
2.1	Geografischer Kontext und räumliche Gliederung	19
2.2	Siedlung	21
2.3	Verkehr	29
2.4	Landschaft und Umwelt	50
3.	Stärken/Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf	53
3.1	Stärken/Schwächen	53
3.2	Entwicklungstrends	58
3.3	Handlungsbedarf	62
4.	Entwicklungsvorstellungen und Zukunftsbild	65
4.1	Übergeordnete Ziele	65
4.2	Entwicklungsvorstellungen 2030	65
4.3	Zukunftsbild	67
4.4	Auswirkungen auf den Baulandbedarf und auf den Verkehr	72
5.	Strategie	75
5.1	Teilstrategie Siedlung und Landschaft	75
5.2	Teilstrategie Verkehr	77
5.3	Fokus Entwicklungsschwerpunkt Stans West	85
6.	Massnahmen	96
6.1	Massnahmen Siedlung	97
6.2	Massnahmen Verkehr	100
6.3	Massnahmen Landschaft und Naherholung	103
6.4	Controlling	103
7.	Wirkungsanalyse und Priorisierung	105
7.1	Methodik der Wirkungsanalyse	105
7.2	Beurteilung der Wirkungen	106
7.3	Vorgehen zur Priorisierung	108
7.4	Priorisierung	109

8. Umsetzung und Controlling	111
8.1 Trägerschaft	111
8.2 Umsetzung und Controlling	113
8.3 Weiteres Vorgehen	115
Anhang	117
1. Grundlagenberichte und -daten	118
2. Karten	120

I. Vorwort

Mit dem Agglomerationsprogramm Nidwalden hat sich der Kanton anspruchsvolle Ziele gesetzt, von deren Erreichung die künftige Stärke dieses Raumes abhängt. Der gesamte Kanton Nidwalden soll im schweizerischen Standortwettbewerb bestehen können und die jetzige Lebensqualität bewahrt werden. Zur Umsetzung dieser Ziele führt die optimale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms stärken die polyzentrische Struktur des Kantons durch Zusammenwirken, Abstimmen und Optimieren von städtebaulichen, nutzungsplanerischen und verkehrlichen Massnahmen. Zentrales Element zur Wahrung der Lebensqualität ist neben der Einbettung der Agglomeration Nidwalden in die voralpine Landschaft der Schutz und die Bewahrung der heute noch verbleibenden Naturerholungsräume, insbesondere die einzige offene Landschaft zwischen Eichli und Buochser Seefeld.

In diesem Sinne hat der Kanton Nidwalden unter Mitarbeit aller Gemeinden das vorliegende Agglomerationsprogramm erarbeitet. Es sieht Massnahmen vor, deren Wirksamkeit gemäss den Vorgaben des Bundes überprüft wurde und deren Realisierung innerhalb des vorgegebenen Zeitraums möglich ist.

II. Zusammenfassung

Ausgangslage

Vor 40 Jahren wohnten 25'600 Personen in Nidwalden, 1990 bereits 32'600 und heute hat der Kanton rund 41'000 Einwohner. Für 2030 wird mit 45'700 Bewohnerinnen und Bewohnern gerechnet. Mit dem Wachstum nimmt der Druck auf die Landressourcen markant zu. Die Nachfrage nach interessantem Bauland und Standorten für das Gewerbe ist ungebrochen, das Bedürfnis nach attraktiven Freizeiteinrichtungen gross. Dies und nicht zuletzt drängende Fragen zum Verkehr waren für den Kanton Grund genug, die Planung zu überdenken und die notwendigen Massnahmen für die Entwicklung bis 2030 basierend auf einer Gesamtstrategie und in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden in einem Agglomerationsprogramm festzuhalten.

Im Kanton Nidwalden entwickelt sich die Bevölkerungszahl wie erwähnt überdurchschnittlich stark. Die Siedlungsentwicklung und das Verkehrsaufkommen sind eng miteinander verknüpft. Neue Wohnungen und Arbeitsplätze verursachen zusätzlichen Verkehr – wie dieser aussehen wird, hängt davon ab, wo die Siedlung in Zukunft wachsen wird. Die Pendlerbewegungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie im öffentlichen Verkehr (ÖV) haben zugenommen, was zu Kapazitätsengpässen auf Strasse und Schiene führt. Die Folge sind Staus, Behinderungen des

strassengebundenen ÖV, eine Abnahme der Verkehrssicherheit, vor allem für den Langsamverkehr (LV), sowie eine Zunahme der Umweltbelastungen (Luft und Lärm). Ohne Massnahmen werden sich diese Probleme aufgrund des erwarteten Bevölkerungswachstums von rund +12% bis ins Jahr 2030 noch verschärfen und können zu einer erheblichen Verschlechterung der Lebensqualität und Attraktivität des Raums Nidwalden führen. Dieser Entwicklung soll, basierend auf der Analyse des Ist-Zustands (siehe Kapitel 2) und der Stärken/Schwächen (siehe Kapitel 3), mit den im Agglomerationsprogramm vorgeschlagenen Strategien und den daraus abgeleiteten Massnahmen entgegengewirkt werden.

Entwicklungsvorstellungen und Zukunftsbild

Ein wichtiges Element im Agglomerationsprogramm bildet das Zukunftsbild, wie es in Kapitel 4 beschrieben wird. Das Zukunftsbild zeigt wie die Siedlungs- und Freiraumstrukturen sowie die wesentlichen Verkehrsinfrastrukturen im Jahr 2030 aussehen sollen. Angestrebt wird in Nidwalden bis 2030 ein Bevölkerungswachstum von 12% (ca. + 4'900) und ein Wachstum der Arbeitsplätze von 15% (ca. + 2'900).

Zukunftsbild Siedlung

Die Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsflächen wird primär durch unüberbaute und unternutzte Parzellen im Siedlungsgebiet sowie durch Entwicklungsschwerpunkte (ESP) gedeckt. Die ESP Wohnen werden dort ausgeschieden, wo eine sehr gute Erschliessung mit dem ÖV vorhanden ist bzw. realisiert wird. Bei den ESP Arbeiten und verkehrsintensiven Nutzungen ist u.a. die Nähe zu einem Autobahnanschluss wichtig.

Zukunftsbild Verkehr

Das ÖV-Angebot wird dort weiter gezielt verbessert, wo Potenziale vorhanden sind. Die Bahnlinie sowie das Bushauptnetz werden gestärkt (u.a. Taktverdichtungen). Der Bereich Stans West soll einerseits durch eine neue S-Bahnhaltestelle und andererseits durch die Netzergänzung Stans West erschlossen werden.

Zukunftsbild Landschaft

Die bestehenden Landschaftselemente insbesondere im Talboden werden untereinander vernetzt. Für die Naherholung in Siedlungsnähe sind die noch verbliebenen offenen Landschaftsräume ungeschmälert zu erhalten und durch ergänzende Wege zu erschliessen. Die in den letzten Jahren entlang der Gewässer aufgewerteten Naherholungsräume werden ergänzt.

Strategie

Die Umsetzung des Zukunftsbildes wird in Teilstrategien zu den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr konkretisiert (siehe Kapitel 5). Die Teilstrategie Siedlung und Landschaft/Naherholung orientiert sich an der übergeordneten Zielsetzung einer haushälterischen Bodennutzung und einer möglichst optimalen Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft. Die Teilstrategie im Bereich Verkehr konzentriert sich

vor allem darauf, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten.

Massnahmen und Kosten

Das Agglomerationsprogramm soll einen Beitrag zur haushälterischen Bodennutzung leisten und bei der Siedlungsentwicklung eine Trendwende einläuten. Denn je stärker die Siedlungen in schlecht erschlossenen Gebieten wachsen, desto grösser ist der Bedarf an zusätzlicher Strasseninfrastruktur und an neuen Angeboten im öffentlichen Verkehr – und desto höher sind die Kosten für Bund, Kanton und Gemeinden. Das Agglomerationsprogramm Nidwalden will mit 22 vernetzten, zukunftsfähigen und nachhaltigen Massnahmenpaketen (siehe Kapitel 6 und 7) eine gute Erschliessung für Wirtschaft und Gesellschaft bei kleiner Belastung für die Umwelt und tragbaren Kosten ermöglichen:

Massnahmen Siedlung

Die Massnahmen im Bereich Siedlung orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung einer haushälterischen Bodennutzung:

- S1 Identifizierung und Aktivierung von Siedlungsverdichtungsgebieten
- S2 Umsetzung von ESP Wohnen (W) und Arbeiten (A)
- S3 Festlegung von Neueinzonungsregelungen sowie künftigen Siedlungserweiterungsgebieten Wohnen und Arbeiten
- S4 Überprüfung und Festlegung von Siedlungstrenngürteln und Siedlungsbegrenzungslinien
- S5 Neugestaltung von Strassenräumen zur Aufwertung des Wohnumfeldes

Massnahmen Verkehr

Die Massnahmen im Bereich Verkehr orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten:

Öffentlicher Verkehr

- ÖV1 Erarbeitung einer Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs
- ÖV2 Erstellung der S-Bahnhaltestelle Bitzi
- ÖV3 Realisierung eines Doppelspurigen Tunnels in Hergiswil
- ÖV4 Sanierung der Bahnübergänge
- ÖV5 Sicherung des Raumes zur künftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs

Motorisierter Individualverkehr

- MIV1 Knotensanierungen
- MIV2 Streckensanierungen
- MIV3 Erstellung von neuen Netzelementen im Strassennetz
- MIV4 Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (Strassenraumgestaltungen sowie Tempo 20-/30-Zonen)

Langsamverkehr

- LV1 Erhöhung der Verkehrssicherheit
- LV2 Erstellung von neuen Netzelementen
- LV3 Attraktivierung der Velonutzung

Kombinierte Mobilität

- KM1 Erstellung neuer und Ergänzung bestehender P+R- und B+R-Anlagen bzw. -plätze

Nachfrageorientierte Massnahmen

- NO1 Umsetzung des Mobilitätsmanagements
- NO2 Einführung einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung

Massnahmen Landschaft und Naherholung

Die Massnahmen im Bereich Landschaft und Naherholung orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung Landschaftsräume ungeschmälert zu erhalten.

- L1 Festlegung von Vorranggebieten für Natur und Landschaft sowie Naherholung
- L2 Vernetzung und ökologische Aufwertung im Siedlungsgebiet

Investitionskosten der Massnahmen

Nachfolgend sind die Investitionskosten der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Nidwalden (nur Massnahmen im Agglomerationsperimeter inkl. Eigenleistungen) aufgeführt:

	2011 – 2014	2015 – 2018	2019 – 2022	ab 2023
Öffentlicher Verkehr	ca. 9.2 Mio. Fr.	ca. 7.0 Mio. Fr.	–	–
Motorisierter Individualverkehr	ca. 5.6 Mio. Fr.	ca. 13.8 Mio. Fr.	ca. 14.0 Mio. Fr.	ca. 1.9 Mio. Fr.
Langsamverkehr	ca. 2.9 Mio. Fr.	ca. 17.6 Mio. Fr.	ca. 9.1 Mio. Fr.	ca. 9.2 Mio. Fr.
Kombinierte Mobilität	–	ca. 0.8 Mio. Fr.	–	–
Nachfrageorientierte Massnahmen	ca. 0.4 Mio. Fr.	ca. 0.2 Mio. Fr.	–	–
<i>Total</i>	<i>ca. 18.1 Mio. Fr.</i>	<i>ca. 39.4 Mio. Fr.</i>	<i>ca. 23.1 Mio. Fr.</i>	<i>ca. 11.1 Mio. Fr.</i>

Trägerschaft, Umsetzung und Controlling

Das Agglomerationsprogramm wird unter der Federführung des Kantons in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden erstellt und umgesetzt. Der Regierungsrat genehmigt das Agglomerationsprogramm bzw. wichtige Ergänzungen und Änderungen. Die raumrelevanten Inhalte werden im kantonalen Richtplan verankert. Der Kanton tritt gegenüber dem Bund formell als Vertreter der Trägerschaft auf und schliesst mit diesem eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab. Der Kanton verpflichtet sich damit, die sach- und zeitgerechte Verwendung der Bundesmittel in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu gewährleisten.

Die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen werden etappiert (A-Massnahmen: 2015 – 2018 / B-Massnahmen: 2019 – 2022 / C-Massnahmen ab 2023) umgesetzt und durch den Kanton begleitet. Dieser erarbeitet im Rahmen des periodischen Controllings einen Bericht über die umgesetzten Massnahmen und deren Wirkung. Mit dem Controlling wird beurteilt, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht wird. Falls Abweichungen zur angestrebten Entwicklung festgestellt werden, ist aufzuzeigen, mit welchen (alternativen) Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann. Trägerschaft, Umsetzung und Controlling werden im Kapitel 8 beschrieben.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Kanton Nidwalden liegt in verkehrsgünstiger Lage, eingebettet in die Seelandschaft des Vierwaldstättersees und in die Nidwaldner Berge. Die geographische Lage sowie die Nähe zu Luzern machen aus Nidwalden einen attraktiven Wohnstandort. Die hohe Lebensqualität und Wirtschaftsfreundlichkeit des Kantons sind für viele Unternehmen wichtige Faktoren bei ihrer Standortwahl.

Im Kanton Nidwalden hat sich die Bevölkerungszahl in den letzten Jahren entsprechend überdurchschnittlich stark entwickelt. Dies hat u.a. eine rege Bautätigkeit ausgelöst, welche zu einer starken Entwicklung der Siedlungsfläche geführt hat. Die überdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung hat zudem ein erhöhtes Verkehrsaufkommen sowie grössere Pendlerbewegungen zwischen dem Raum Nidwalden und Luzern mit sich gebracht. Diese Entwicklung im Verkehr wird durch das erwartete Bevölkerungswachstum (ca. +10% gemäss mittlerem Szenario des Bundesamtes für Statistik, BfS) bis ins Jahr 2030 noch weiter zunehmen.

Das Strassensystem im Regionalzentrum Stans stösst auch unter Berücksichtigung «Abstimmung Siedlung und Verkehr» an seine Grenzen. Das Verkehrsmodell gekoppelt mit VISSIM (Verkehr in Städten-Simulations-Modell) zeigt auf, dass sich beim Autobahnanschluss Stans Nord und im gesamten Zentrum in den Abendspitzenstunden ein flächiger Stau einstellt. Die weitersteigende Mobilität kann in Zukunft nur noch im stärkeren Verbund von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr bewältigt werden. Auf diese Stützen baut die Verkehrspolitik auf, denn nur alle drei Systeme zusammen sowie deren sinnvolle Kombination können Nachhaltigkeit und eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten.

Der Raum Nidwalden kämpft mit verschiedenen Problemen: Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Kanton Nidwalden bewirkt u.a. Staus und Behinderungen des öffentlichen Verkehrs auf den Strassen. Zugleich geht mit der Verkehrszunahme auf der Strasse eine Reduktion der Verkehrssicherheit einher, welche vor allem den Langsamverkehr betrifft. Neben dem Pendlerverkehr generieren auch Freizeitaktivitäten viel Verkehr (u.a. Richtung Engelberg). In Zukunft werden sich diese Probleme noch verschärfen, wie eine Prognose der ZKöV (Zentralschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs) zeigt. Danach ist in der Zentralschweiz bis im Jahre 2020 im motorisierten Individualverkehr mit einer Zunahme um 18% (2.3 Mio. Personenkilometer) und im öffentlichen Verkehr mit einer Zunahme um 36% (1.4 Mio. Personenkilometer) zu rechnen. Die in Hergiswil und Luzern bereits stark belastete Autobahn A2 wird die weitere Entwicklung im Kanton Nidwalden erschweren und kann durch Stauprobleme und Umweltbelastungen zu einer erheblichen Verschlechterung der Lebensqualität und Attraktivität dieses Raums führen.

Aufgrund der erwarteten Kapazitätsengpässe zum und im Raum Nidwalden sowie der dringenden Notwendigkeit einer Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung hat der Kanton Nidwalden beschlossen, ein Agglomerationsprogramm zu erarbeiten.

Das Agglomerationsprogramm ist ein Koordinations- und ein langfristig ausgerichtetes Umsetzungsinstrument. Mit den Agglomerationsprogrammen fördert und unterstützt der Bund die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Dies u.a. mit Hilfe von Bundesbeiträgen an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs. Auf der Basis des Agglomerationsprogramms werden Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Trägerschaft abgeschlossen, welche die Beitragszahlung durch den Bund sowie die Realisierung bzw. Umsetzung der Projekte und Massnahmen durch die Agglomerationsträgerschaft für die betreffende Zeitperiode sicherstellen.

1.2 Ziele

Mit dem Agglomerationsprogramm verfolgt der Kanton Nidwalden insbesondere folgende Ziele:

- Die Sicherstellung einer Gesamtsicht (Gesamtsiedlungsstrategie und Gesamtverkehrskonzept) im Raum Nidwalden,
- eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrs- und Siedlungsplanung,
- eine haushälterische Bodennutzung und eine Trendwende bei der Siedlungsentwicklung,
- eine Zusammenarbeit in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft zwischen den verschiedenen Gemeinden sowie zwischen den Gemeinden und dem Kanton,
- eine gemeindeübergreifende, koordinierte, effiziente und wirksame Lösung der Probleme im Kanton Nidwalden und
- ein effizienter und wirksamer Einsatz der Ressourcen.

Damit soll Nidwalden als Wohn- und Arbeitsort attraktiv bleiben und die Lebensqualität in diesem Raum für die heutigen und künftigen Generationen erhöht werden.

1.3 Perimeter

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Nidwalden umfasst

- die sieben Gemeinden, welche gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik (Bfs) Teil der Agglomeration Stans sind (s. Abb. 1) und
- die weiteren Gemeinden des Kantons Nidwalden, d.h. Dallenwil, Emmetten, Hergiswil und Wolfenschiessen, welche eng mit der Agglomeration Stans verflochten sind.

Durch den Einbezug aller Gemeinden kann eine Gesamtsicht über den ganzen Kanton erarbeitet und die Akzeptanz in den Gemeinden erhöht werden.

Die Gemeinde Hergiswil befindet sich gemäss Definition des Bfs in der Agglomeration Luzern und ist somit auch im Agglomerationsprogramm Luzern integriert. Die Massnahmen von Hergiswil sowie diejenigen der Gemeinden Dallenwil, Emmetten und Wolfenschiessen weisen im Agglomerationsprogramm Nidwalden für den Bund nur informativen Charakter auf.



Abb. 1: Perimeter Agglomerationsprogramm Nidwalden

1.4 Umfeld / Grundlagen

Das Agglomerationsprogramm Nidwalden bettet sich in die Planungen, welche seit mehreren Jahren im Raum Nidwalden erarbeitet, überarbeitet und umgesetzt werden, ein. Das sind insbesondere:

- Kantonaler Richtplan, 2009
- Siedlungsleitbilder der Gemeinden (Buochs, Stans und Stansstad: Bereits genehmigt; Beckenried, Oberdorf, Emmetten, Ennetmoos und Hergiswil: In Erarbeitung)
- Synthesebericht zu den Workshops mit den Gemeinden, 2010
- Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten, Grundlagenbericht, Stand November 2011
- Raumordnungskonzept Flugplatz Buochs, 2005
- Gefahren- und Prozesskarten für Naturgefahren
- Unterlagen zu den Gesprächen mit den Gemeinden, Herbst 2010 / Frühling 2011
- Workshopverfahren Bitzi (Stans West), Schlussbericht, 2010
- Angebotskonzepte LSE, Brünigbahn, 2003
- Planungsbericht des Regierungsrates des Kantons Luzern an den Grossen Rat über die S-Bahn Luzern, 2003
- Zukünftige Angebotskonzepte der zb, Zentralbahn AG, Januar 2008
- Zentralbahn 2030, Eingabe der zb im Rahmen von Bahn 2030, Dez. 2009
- ÖV-Konzept Agglomeration Stans, 2008
- Buskonzept mit zb-Haltestelle Bitzi, 2011
- ÖV-Strategie Kanton Nidwalden, Schlussbericht (Entwurf), 2011
- Masterplan zb 2050, 2011
- Mehrjahresprogramme Tiefbau, laufend
- Radwegkonzept Kanton Nidwalden, 2008
- P+R-Konzept für die Kantone Nidwalden und Obwalden, 2006
- Konzept zum Mobilitätsmanagement, Agglomeration Stans / Nidwalden, 2011
- Verkehrsmodell Nidwalden 2030, 2011
- VISSIM Stans, 2011
- ZMB zum Bypass Luzern (Kanton Luzern)
- Programmbotschaft Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz (UWEK)
- Erholungs-, Freiraum- und Strassenbegrünungskonzept (Entwurf), 2011
- Agglomerationsprogramm Stans, Prüfbericht des Bundes, 2008

1.5 Projektorganisation, Partizipation und Kommunikation

1.5.1 Projektorganisation

Der Kanton Nidwalden strebt ein breit abgestütztes Agglomerationsprogramm an. Eine effiziente Projektorganisation, in der die wesentlichen Entscheidungsträger eingebunden sind, sowie ein gutes Kommunikationskonzept sind daher wesentliche Faktoren. In die Projektorganisation des Agglomerationsprogramms Nidwalden sind folgende Partner eingebunden:

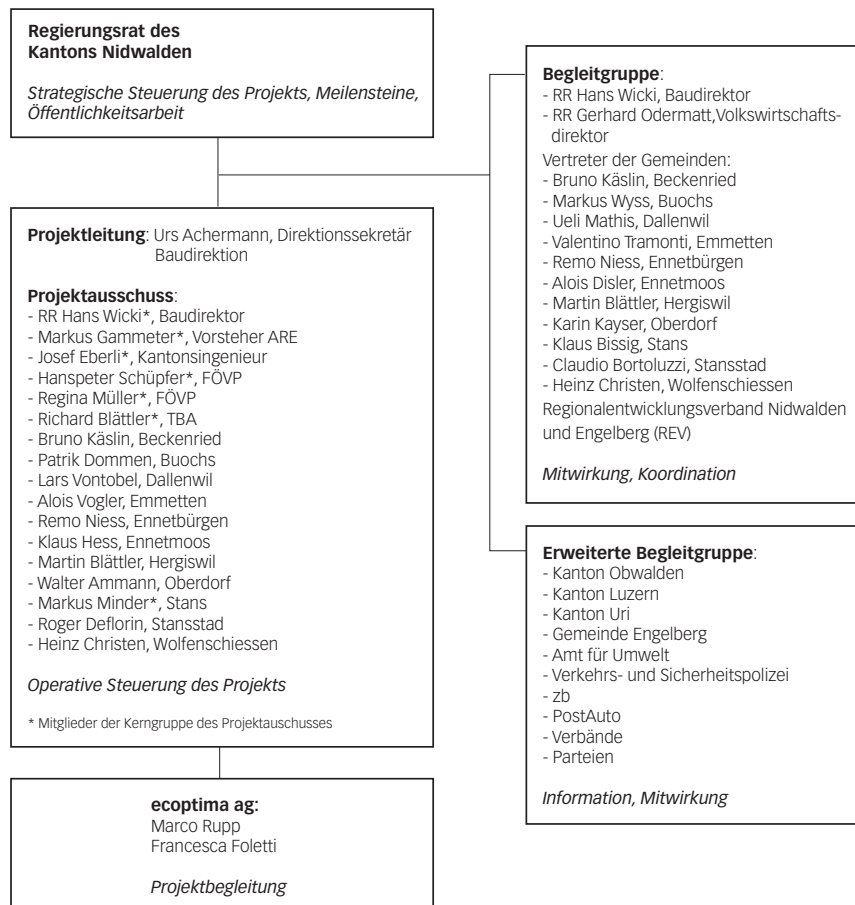


Abb. 2: Projektorganisation

1.5.2 Partizipation

Das Agglomerationsprogramm Nidwalden wurde von der Kerngruppe des Projektausschusses in enger Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteuren des Raums Nidwalden erarbeitet. Im Jahr 2010 haben mit Vertretern der Gemeinden, des Kantons, mit Mitgliedern der Regierung, der «Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt» (BUL) und dem «Regionalentwicklungsverband Nidwalden und Engelberg» (REV) drei Workshops zu wichtigen Bausteinen des Agglomerationsprogramms stattgefunden (Analyse und Ziele, Entwicklungsszenarien sowie Entwick-

lungskonzept/Zukunftsbild). Der entsprechende Synthesebericht war im Sommer 2010 in der Mitwirkung bei den Gemeinden. Im Februar 2011 hat ein weiterer Workshop mit den verschiedenen Akteuren zum Thema Abstimmung Strategie – Massnahmen stattgefunden. Ergänzend zu den Workshops wurden im Herbst 2010 sowie im Frühling 2011 mit allen elf Gemeinden fachliche Gespräche geführt, bei denen die verschiedenen Fachbereiche (Siedlung, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Langsamverkehr und kombinierte Mobilität) aufeinander abgestimmt wurden. Informative Sitzungen zum Stand des Agglomerationsprogramms haben mit den verschiedenen Akteuren ebenfalls stattgefunden.

Für die Bearbeitung von wichtigen Schlüsselbereichen des Agglomerationsprogramms Nidwalden, namentlich des Bereichs Stans West und des Flugplatzes Buochs, wurden Arbeitsgruppen gebildet.

Im Laufe der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurden wichtige Meilensteine (z.B. Entwicklungsvorstellungen, Zukunftsbild) durch die Gemeinderäte sowie durch den Kanton verabschiedet. Das Agglomerationsprogramm Nidwalden war zwischen Mai und September 2011 bei den Gemeinden, den kantonalen Ämtern, bei der Öffentlichkeit und den Verbänden in der Mitwirkung. Im Rahmen dieser Mitwirkungsphase wurden auch mehrere Informationsveranstaltungen u.a. für die Bevölkerung durchgeführt. Die verschiedenen Gemeinderäte haben in dieser Phase mit ihrer Stellungnahme dem Agglomerationsprogramm zugestimmt.

Die Kerngruppe des Projektausschusses hat im November 2011 das Agglomerationsprogramm beschlossen. Im Dezember 2011 wurde es durch den Regierungsrat des Kantons Nidwalden genehmigt.

1.5.3 Kommunikation

Der Kommunikation des Agglomerationsprogramms kommt grosse Bedeutung zu. Diese basiert auf folgenden Hauptpfeilern:

- a) *Homepage*: Das Agglomerationsprogramm wurde nach der Freigabe für die öffentliche Mitwirkung durch den Regierungsrat im Juni 2011 auf der Homepage des Kantons aufgeschaltet (www.nw.ch). Die definitive Version des Agglomerationsprogramms Nidwalden 2011 wird Ende Dezember 2011, nach der Einreichung beim Bund, auf der Homepage öffentlich zugänglich gemacht.
- b) *Medienmitteilungen*: Bei grösseren Meilensteinen und im Zusammenhang mit Entscheiden des Regierungsrats, welche das Agglomerationsprogramm betreffen, erfolgten Medienmitteilungen.
- c) *Informationsveranstaltungen / Präsentationen*: Im Rahmen von Konferenzen, Tagungen oder Besprechungen, die einen Bezug zum Agglomerationsprogramm haben (z.B. Verkehrskonferenz, Gemeindepräsidentenkonferenz, VBS-Gespräch, Kommissionssitzungen), sowie bei Sitzungen des Projektausschusses und der Begleitgruppe wurde und wird aktuell

über den Stand des Projekts und die bevorstehenden Schritte informiert. Zudem haben während der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms laufend Informationsanlässe stattgefunden. Diese richteten sich an verschiedene Zielgruppen aus den Bereichen Verwaltung, Wirtschaft und Politik sowie an die Bevölkerung des Kantons Nidwalden.

- d) *Flyer*: Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wurde anfangs Juli 2011 ein Informationsflyer, welcher eine Zusammenfassung des Agglomerationsprogramms darstellt, in alle Haushalte des Kantons verteilt. Dieser diente einerseits dazu, die Bevölkerung über die Ziele, Zweck, Nutzen, Inhalte und Massnahmen des Agglomerationsprogramms zu informieren, andererseits auf die Möglichkeit zur Teilnahme am Mitwirkungsverfahren hinzuweisen.
- e) *Plakataktion*: Parallel zum Start der öffentlichen Mitwirkung wurde eine Plakataktion zu den künftigen Entwicklungen im Bereich Siedlung und Verkehr durchgeführt. Ziel war es auf das Agglomerationsprogramm aufmerksam zu machen und die Bevölkerung zum Nachdenken und Mitwirken anzuregen.

1.6 Vorgehen

Die Bearbeitung des Agglomerationsprogramms Nidwalden erfolgt in den Themenfeldern Siedlung, Verkehr und Landschaft (s. Abb. 3). Das Vorgehen für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms stützt sich auf die «Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation» vom 14. Dezember 2010 sowie auf die Arbeitshilfe des Bundes «Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen» (2009). Das Vorgehen beinhaltet folgende Schritte:

- Analyse des Ist-Zustandes und Ermittlung des Handlungsbedarfs
- Erarbeitung eines Zukunftsbildes (gemäss Bund kann dies vor oder nach dem Analyseteil erfolgen)
- Erarbeitung der Strategie
- Erarbeitung der Massnahmen inklusive Wirkungsanalyse und Priorisierung

Diese Elemente spiegeln auch den Aufbau des vorliegenden Berichts wieder.

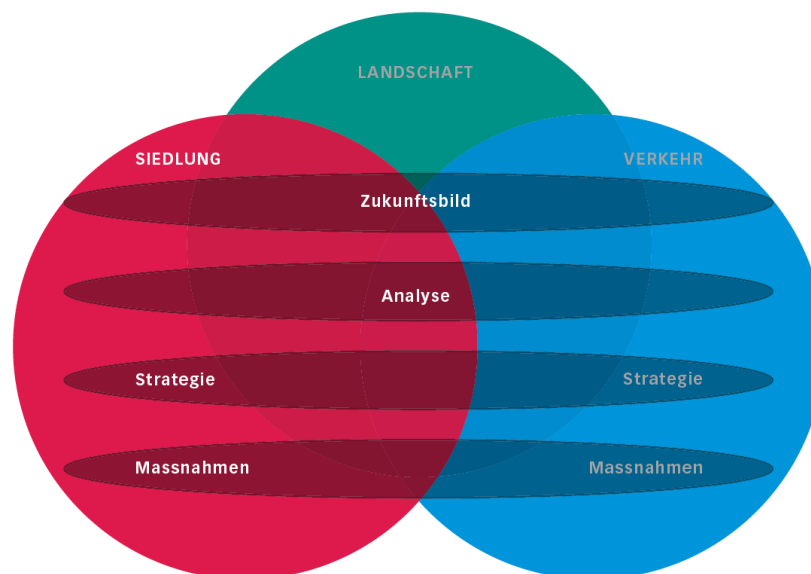


Abb. 3: Themenfelder und Vorgehen (Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2009)

1.7 Beurteilung der Grundanforderungen

Das Agglomerationsprogramm Nidwalden wurde dahingehend überprüft, ob es die Grundanforderungen (GA) des Bundes erfüllt. Das Ergebnis zeigt – wie nachfolgend aufgeführt – dass diese erfüllt sind.

- GA 1 Alle relevanten Akteure des Agglomerationsprogramms wurden und werden stufengerecht in die Erarbeitung mit einbezogen. Somit ist die Partizipation gewährleistet.
- GA 2 Der Kanton Nidwalden bildet die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Nidwalden.
- GA 3 Die Bereiche Siedlungsentwicklung, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr sind in die Darstellung und Beurteilung des Ist-Zustandes und der künftigen Entwicklung eingeflossen. Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sowie Handlungsbedarf werden identifiziert.
- GA 4 In allen Bereichen werden basierend auf dem Zukunftsbild und den Teilstrategien Massnahmen entwickelt und priorisiert. Raumplanerische sowie angebots- und nachfrageseitige Massnahmen auf Strasse und Schiene wurden und werden auch in Zukunft untersucht.
- GA 5 Die Wirkungen und die Grobkostenschätzung der einzelnen Massnahmen sowie des gesamten Agglomerationsprogramms Nidwalden sind klar und nachvollziehbar dargestellt. Die prioritären Massnahmen werden beschrieben und qualitativ-argumentativ begründet.
- GA 6 Die Einbindung in die kantonale Planung ist durch die Richtplanung gewährleistet und wichtige Inhalte des Agglomerationsprogramms werden dort behördenverbindlich verankert. Die Abstimmung auf Ziele und Massnahmen des Bundes ist sichergestellt. Ein stufengerechtes Controlling findet im Rahmen der Überprüfung und Aktualisierung der Leistungsvereinbarung statt.

2. Ist-Zustand

2.1 Geografischer Kontext und räumliche Gliederung

2.1.1 Geografischer Kontext

Der Kanton Nidwalden ist stark durch die Voralpen sowie durch den Vierwaldstättersee geprägt. Im Norden ist der Kanton durch den Vierwaldstättersee, in allen anderen Richtungen durch Höhenzüge und Berge begrenzt. Ausfallachsen sind im Südosten die A2 (Seelisbergtunnel), im Südwesten die Kantonshauptstrasse Richtung Obwalden (Kerns) und im Nordwesten die A2, die Kantonshauptstrasse und die Zentralbahn Richtung Luzern sowie die Lopperstrasse Richtung Alpnach und die Zentralbahn Richtung Brünig.

Von den naturräumlichen Gegebenheiten hat die Topografie den stärksten Einfluss auf die räumliche Entwicklung des Kantons Nidwalden gehabt und wird dies auch weiterhin haben. Nur rund 10% der Fläche kann intensiv und vielfältig genutzt werden. Im Talboden ist somit die Konkurrenz unter den verschiedenen Nutzungen sehr gross (Konflikte zwischen Landwirtschaft, Naherholung, Siedlung und Verkehr). Die weiteren 90% des Kantons eignen sich nur punktuell für eine intensive land- und forstwirtschaftliche Nutzung oder für grössere zusammenhängende Siedlungsgebiete.

2.1.2 Räumliche Gliederung

Die räumliche Gliederung des Kantons Nidwalden ist aus nachfolgender Abbildung ersichtlich:

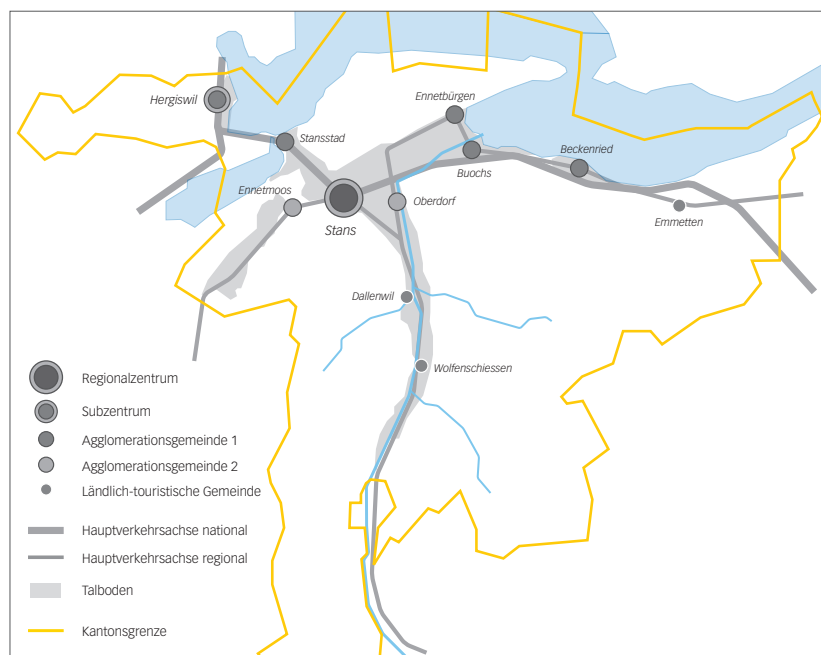


Abb. 4: Räumliche Gliederung des Kantons Nidwalden (Quelle: ROK Nidwalden 2000, inkl. Vertiefungen im Rahmen des Projekts Gesamtsiedlungsstrategie Nidwalden 2009/10)

- **Regionalzentrum: Stans**
Stans bildet den wirtschaftlichen Schwerpunkt des Kantons. Das Zentrum weist sowohl Wohn- und Arbeitsstandorte als auch Versorgungs- und Freizeitinfrastrukturen von regionaler bzw. kantonaler Bedeutung auf.
- **Subzentrum: Hergiswil**
Hergiswil ist eine bedeutende Wohngemeinde. Zudem erfüllt sie eine wichtige Funktion als Verkehrsknotenpunkt und weist Einrichtungen (u.a. im Dienstleistungssektor) auf, welche von der Bevölkerung aus Ob- und Nidwalden und einem Teil der Agglomeration Luzern genutzt werden.
- **Agglomerationsgemeinden 1: Buochs, Stansstad, Ennetbürgen, Beckenried**
Diese Agglomerationsgemeinden übernehmen eine wichtige Funktion als Wohngemeinden in Zentrumsnähe. Buochs, Stansstad und Ennetbürgen verfügen zudem über Arbeitsplatzstandorte von überkommunaler Bedeutung sowie über eine gute Versorgungsinfrastruktur.
- **Agglomerationsgemeinden 2: Oberdorf, Ennetmoos**
Diese Agglomerationsgemeinden sind kleinere Wohnorte, welche sich im direkten Umfeld des Regionalzentrums befinden. Diese Gemeinden sind versorgungsmässig und verkehrsmässig von Stans abhängig.
- **Ländlich-touristische Gemeinden: Wolfenschiessen, Emmetten, Dallenwil**
Diese Gemeinden verfügen über eine Grundversorgung und lokale Arbeitsplätze. Zudem spielen sie eine wichtige Rolle im Tourismusbereich.

2.2 Siedlung

2.2.1 Bevölkerung und Arbeitsplätze

Bevölkerungsentwicklung und -struktur

Der Kanton Nidwalden wies Ende 2009 40'794 Einwohner auf. Im gesamten Kanton hat die Bevölkerung zwischen 1999 und 2009 um 8.3% zugenommen. Die Zunahme in der Agglomeration Stans liegt mit 9.2% leicht über dem kantonalen Durchschnitt. In den verschiedenen Gemeinden des Kantons Nidwalden hat sich in diesem Zeitraum die Zahl der Einwohner relativ unterschiedlich entwickelt. Die stärkste Zunahme ist in Stans festzustellen (+15.8%). Ebenfalls über dem kantonalen Durchschnitt ist die Bevölkerungszahl in Beckenried, Hergiswil und Ennetmoos angestiegen. Bei den Agglomerationsgemeinden ist in Stansstad ein deutlich unterdurchschnittliches Wachstum (+0.6%) zu verzeichnen. Dies ist u.a. auf fehlendes Bauland zurückzuführen. Die Bevölkerungszahl hat sich zudem in Emmetten und in Wolfenschiessen stark unter dem kantonalen Durchschnitt entwickelt. In Wolfenschiessen sogar mit einer Abnahme (-1.9%).

	1999	2009	Diff. absolut	Diff. %
Beckenried	2'868	3'249	381	13.3%
Buochs	4'894	5'314	420	8.6%
Ennetbürgen	3'947	4'290	343	8.7%
Ennetmoos	1'891	2'085	194	10.3%
Oberdorf	2'984	3'103	119	4.0%
Stans	6'744	7'809	1'065	15.8%
Stansstad	4'459	4'485	26	0.6%
<i>Agglomeration Stans</i>	<i>27'787</i>	<i>30'335</i>	<i>2'548</i>	<i>9.2%</i>
Dallenwil	1'719	1'794	75	4.4%
Emmetten	1'204	1'228	24	2.0%
Hergiswil	4'907	5'436	529	10.8%
Wolfenschiessen	2'040	2'001	-39	-1.9%
<i>Kanton Nidwalden</i>	<i>37'657</i>	<i>40'794</i>	<i>3'137</i>	<i>8.3%</i>

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung 1999 – 2009 (Quelle: Ständige Wohnbevölkerung am Jahresende, BFS)

Die Gemeinden Stans, Hergiswil und Buochs sind bevölkerungsmässig die grössten Gemeinden des Kantons Nidwalden.

Wie aus nachfolgender Abbildung ersichtlich, befinden sich im Kanton Nidwalden die stärksten Bevölkerungskonzentrationen im Regionalzentrum Stans, im Subzentrum Hergiswil sowie in den Agglomerationsgemeinden Buochs, Stansstad und Ennetbürgen. Die Kerngebiete der Agglomerationsgemeinden Oberdorf und Beckenried weisen mit über 100 Einwohnern pro Hektare ebenfalls eine relativ starke Bevölkerungskonzentration auf. Insbesondere innerhalb des Siedlungsgebietes von Stans sind einige unüberbaute Gebiete festzustellen.

Auffallend in der Abbildung 5 ist auch die starke Präsenz an den verschiedenen Hanglagen (u.a. Bürgenstock, Mueterschwandenberg, Wirzweli) von Weilern, welche eine sehr tiefe Bevölkerungskonzentration aufweisen.

Im Kanton Nidwalden befinden sich knapp 40% der Einwohner in Gebieten mit ÖV-Güteklasse A bis C. Diese Erschliessungsqualitäten sind im Einzugsbereich der Zentralbahn-Haltepunkte zu verzeichnen. Gut 40% wohnen in einem Gebiet, welches eine ÖV-Güte D aufweist. Rund 20% der Einwohner leben in Gebieten, die keiner ÖV-Güteklasse zugeteilt sind. Das heisst, dass hier kein ÖV-Zugangspunkt in akzeptabler Distanz vorhanden ist. Dies ist insbesondere an verschiedenen Hanglagen der Fall.

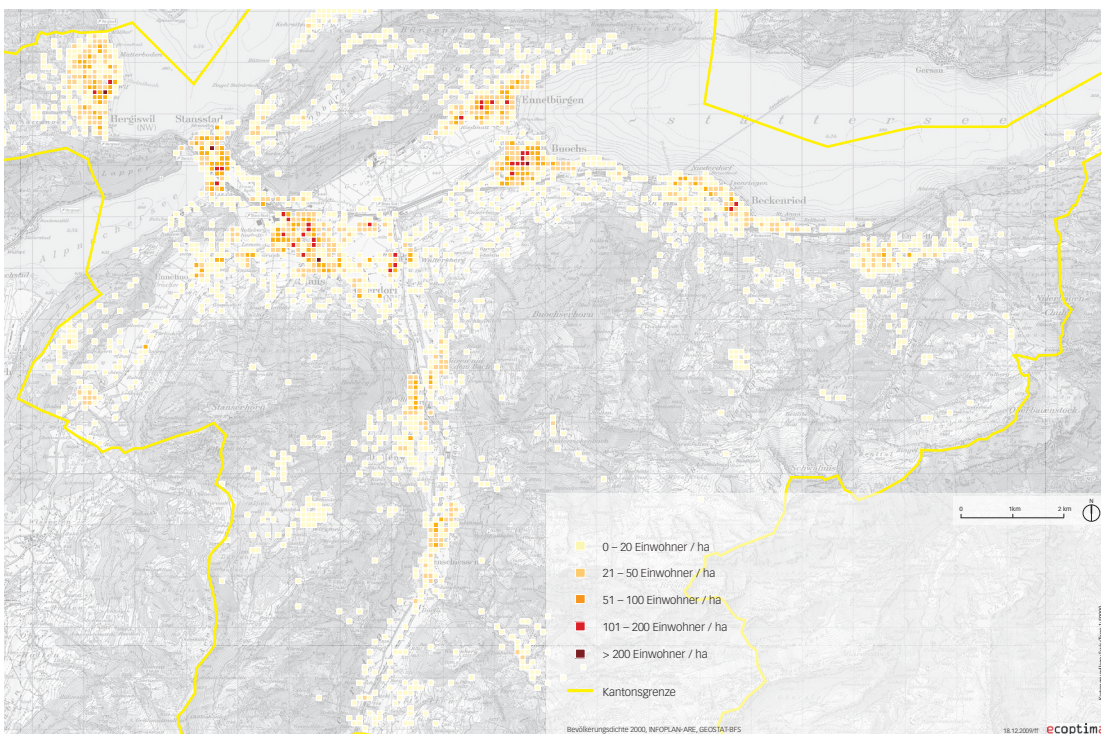


Abb. 5: Bevölkerungskonzentrationen (Quelle: WebGIS ARE, basierend auf Volkszählung 2000)

Im Kanton Nidwalden liegt die Entwicklung der Altersstruktur im gesamtschweizerischen Trend: Abnehmende Geburtenraten, starke Zunahme der älteren Jahrgänge (+64 sowie +80-Jährige). In Nidwalden befindet sich der Anteil der Jungen (< 20 Jahre) leicht über dem nationalen Durchschnitt und der Anteil der Pensionierten unter dem schweizerischen Mittel.

Arbeitsplatzentwicklung und -struktur

Im Jahr 2008 wies der Kanton Nidwalden 19'516 Arbeitsplätze (1. – 3. Sektor) auf. Zwischen 2001 und 2008 ist die Anzahl Arbeitsplätze relativ stabil geblieben, mit einem leichten Zuwachs im 2. und 3. Sektor (+1.3%). In den verschiedenen Gemeinden hat sich die Zahl der Arbeitsplätze sehr unterschiedlich entwickelt. Ein überdurchschnittliches Wachstum ist insbesondere in den Gemeinden Oberdorf, Hergiswil und Dallenwil zu verzeichnen. Die stärkste sowohl absolute als auch relative Abnahme (-620 Arbeitsplätze bzw. -21.3%) ist in der Gemeinde Stansstad festzustellen.

	2001	2008	Diff. absolut	Diff. %
Beckenried	935	946	11	1.2%
Buochs	1'516	1'583	67	4.4%
Ennetbürgen	1'247	1'086	-161	-12.9%
Ennetmoos	629	595	-34	-5.4%
Oberdorf	809	992	183	22.6%
Stans	7'330	7'555	225	3.1%
Stansstad	2'912 ¹	2'292	-620	-21.3%
<i>Agglomeration Stans</i>	<i>15'378</i>	<i>15'049</i>	<i>-329</i>	<i>-2.1%</i>
Dallenwil	537	683	146	27.2%
Emmetten	374	293	-81	-21.7%
Hergiswil	2'493	2'791	298	12.0%
Wolfenschiessen	675	700	25	3.7%
<i>Kanton Nidwalden</i>	<i>19'457</i>	<i>19'516</i>	<i>59</i>	<i>0.3%</i>

Tab. 2: Entwicklung der Beschäftigten 2001 – 2008, 1. – 3. Sektor (Quelle: Betriebszählung 2001, 2005 und 2008, Bfs)

¹ inkl. Beschäftigte im Zusammenhang mit der Grossbaustelle Kirchenwaldtunnel A2 und dem Bürgenstock Hotel

Die wichtigsten Arbeitgeber im Kanton Nidwalden bzw. in der Agglomeration Stans sind die Pilatus Flugzeugwerke AG mit über 1'200 Beschäftigten, gefolgt von der kantonalen Verwaltung mit rund 500 Mitarbeitenden. Weitere wichtige Arbeitgeber bzw. Unternehmen in der Agglomeration Stans sind die Genossenschaft Migros Luzern (Länderpark) und die STEINAG Rozloch AG in Ennetmoos. In der Gemeinde Hergiswil ist zudem die GfK Switzerland AG zu erwähnen.

Die erwähnten Arbeitsplatzkonzentrationen mit über 200 Beschäftigten pro Hektare sind aus Abbildung 6 ersichtlich. Gebiete mit einer starken Arbeitsplatzkonzentration sind zudem im Zentrum von Stans sowie im Umfeld des Bahnhofs Hergiswil zu verzeichnen.

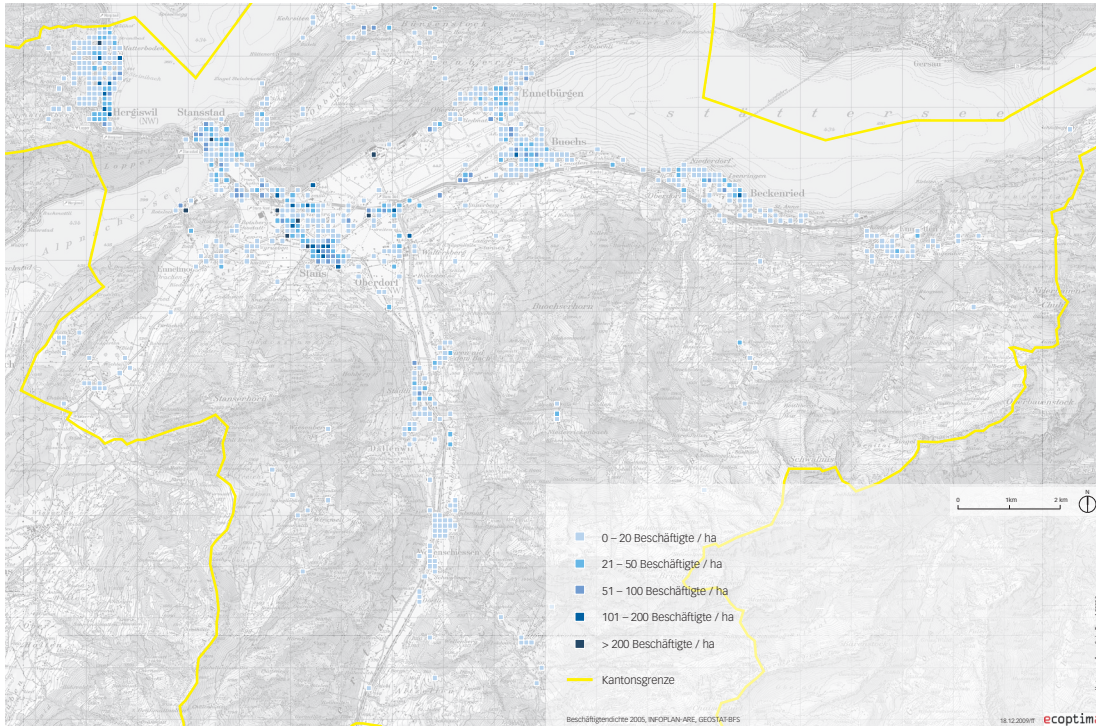


Abb. 6: Arbeitsplatzkonzentrationen (Quelle: WebGIS ARE, basierend auf Betriebszählung)

Die Nidwaldner Volkswirtschaft ist neben den erwähnten grossen Arbeitgebern durch eine Vielzahl von kleinen und mittelgrossen Unternehmen aus verschiedenen Branchen geprägt (u.a. Aviatik, Spezialmaschinenbau, Medizinaltechnik, Oberflächenbearbeitung, Bauindustrie). Gewisse Branchenschwerpunkte, finden sich insbesondere in den Bereichen Aviatik, Marktforschung und Mikrotechnologie.

2.2.3 Entwicklung der Siedlungsfläche

Die starke Bevölkerungszunahme der letzten Jahrzehnte hat insbesondere in der Ebene rund um das Zentrum Stans zu einer ausgeprägten Besiedlung geführt (s. Abb. 7). Ein weiterer grosser Siedlungsdruck besteht an den Hanglagen des Bürgenstocks, im Bereich Beckenried und Emmetten sowie generell an den Seeufnern. Zwischen 1980 und 2005 hat die besiedelte Fläche im Kanton Nidwalden von rund 798 auf 1'046 ha (+31%) zugenommen. In der Agglomeration Stans beträgt die Zunahme in diesem Zeitraum ca. 35%.

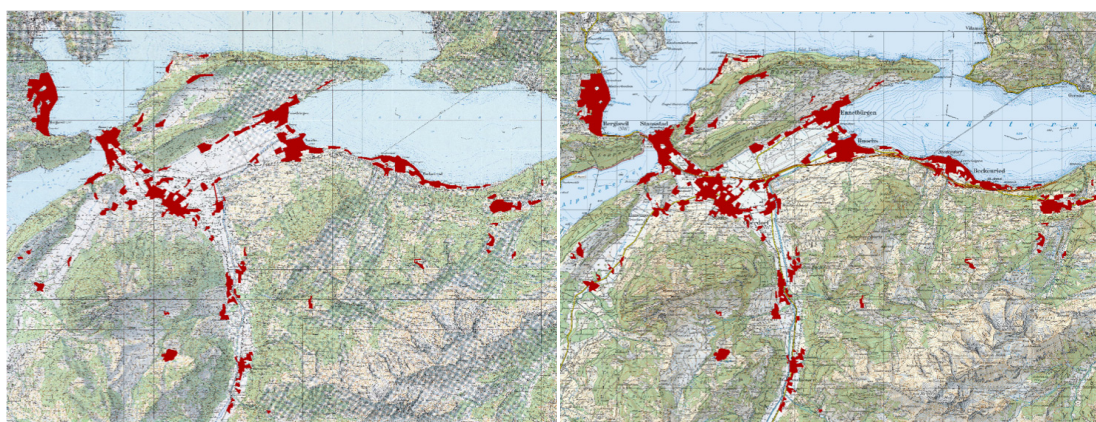


Abb. 7: Siedlungsfläche des Kantons Nidwalden in den Jahren 1980 (links) und 2005 (rechts) (Quelle: ARE NW, 2006)

Die Entwicklung der Siedlungsfläche zwischen 1980 und 2005 in den verschiedenen Gemeinden des Kantons ist aus nachfolgender Tabelle ersichtlich. Dabei handelt es sich um eine grobe Schätzung, welche im Rahmen der Raubeobachtung 2006 vorgenommen wurde:

	1980	2005	Diff. absolut (ha)	Diff. %
Beckenried	83.4	101.6	18.2	22%
Buochs	87.1	102.1	15.0	17%
Ennetbürgen	77.6	96.5	18.9	24%
Ennetmoos	31.1	53.9	22.8	73% ¹
Oberdorf	47.1	74.3	27.2	58%
Stans	125.5	178.5	53.0	42%
Stansstad	94.5	128.5	34.0	36%
Agglomeration Stans	546.3	735.4	189.1	35%
Dallenwil	43.8	51.7	7.9	18%
Emmetten	50.2	67.6	17.4	35%
Hergiswil	120.6	142.7	22.1	18%
Wolfenschiessen	36.8	48.1	11.3	31%
Kanton Nidwalden	797.7	1045.5	247.8	31%

Tab. 3: Entwicklung der Siedlungsflächen in den verschiedenen Gemeinden des Kantons Nidwalden zwischen 1980 und 2005 in Hektaren (Quelle: ARE NW, Raubeobachtung 2006)

¹Die Zunahme der Siedlungsfläche um 73% zwischen 1980 und 2005 in der Gemeinde Ennetmoos ist zu relativieren, da verschiedene grössere, bereits überbaute Gebiete nach 1980 einer Bauzone zugewiesen wurden (Teile Wohnzone Mueterschwandenberg, Industriezone Schlufwald RUAG, Gewerbezone Eimatt und Waldheim, Wohnzone Murmattstrasse, Gewerbezone Windleten).

Die grösste absolute Ausdehnung der Siedlungsfläche hat im Regionalzentrum Stans stattgefunden (ca. +53 ha). Die grösste relative Entwicklung der Siedlungsfläche ist hingegen in den Gemeinden Ennetmoos und Oberdorf zu verzeichnen. In den Gemeinden Dallenwil und Buochs hat sich die Siedlungsfläche sowohl absolut als auch relativ am wenigsten ausgedehnt.

Die Problematik der Ausdehnung der Siedlungsfläche wurde erkannt. Im Kantonalen Richtplan wurden Vorgaben zur Siedlungsbegrenzung festgelegt.

2.2.4 Bauzonenreserven und Verdichtungspotenziale

Karten Nr. 1, 2

Die bestehenden Bauzonenreserven sowie eine Abschätzung der Verdichtungspotenziale in den verschiedenen Gemeinden des Kantons Nidwalden sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt:

	Bauzone Total ²	Wohnzone		Misch- und öffentliche Zone		Industrie und Gewerbe	
		nicht überbaut	Verdich- tungspo- tenzial	nicht überbaut	Verdich- tungspo- tenzial	nicht überbaut	Verdich- tungspo- tenzial
	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha
Stans	172.2	2.8	3.3	0	0.9	2.0	8.0
Beckenried	80.0	9.2	3.5	0	0	1.4	1.0
Buochs	97.3	6.9	2.1	0.4	9.4	5.2	0.5
Ennetbürgen	91.9	7.7	1.3	2.2	0	0.4	6.8
Ennetmoos	39.0	3.3	0.0	0.2	0	1.5	2.0
Oberdorf	59.5	2.7	1.3	1.1	0	2.9	0
Stansstad	172.2	5.3	2.6	0	0	1.0	0
<i>Agglomeration Stans</i>	<i>712.1</i>	<i>37.9</i>	<i>14.1</i>	<i>3.9</i>	<i>10.3</i>	<i>14.4</i>	<i>18.3</i>
Dallenwil	39.1	2.7	0.4	0	0.1	1.5	0.7
Emmetten	59.5	11.3	2.9	0	0	0	0
Hergiswil	112.4	7.5	0.5	0	0	0	0
Wolfenschiessen	101.7	6.4	1.1	0	0	6.3	0.4
Kanton Nidwalden	1'024.8	65.8	19.0	3.9	10.4	22.2	19.4

Tab. 4: Bauzonenreserven und Verdichtungspotenziale des Kantons Nidwalden
 (Quelle: LIS NW 2009 und Erhebung Gemeinden 2010)

Eine detaillierte Erhebung der Verdichtungspotenziale in allen Gemeinden des Kantons Nidwalden wird ab Mitte 2011 in Anlehnung an die Methode Raum+ vorgenommen. Die entsprechenden Resultate sind bis 2012 zu erwarten (s. auch Kap. 6 Massnahmen).

²Die Differenzen zwischen den Tabellen 3 und 4 gründen in den unterschiedlichen Erhebungsarten. Die Tabelle 3 basiert auf einer Schätzung im Rahmen der Raumbenutzung 2006 und ist nicht parzellenscharf. Die Tabelle 4 basiert auf parzellenscharf ermittelten Flächen und bildet den Stand der Bauzonenreserven von 2009/2010 ab.

Im Bereich Wohnen sind z.Z. im Kanton Nidwalden keine Entwicklungsschwerpunkte (ESP) definiert. Im Bereich Arbeiten sind im Kantonalen Richtplan Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung festgelegt. Die Ausscheidung und Priorisierung von ESP ist Gegenstand dieses Agglomerationsprogramms (s. Kap. 5 Strategie und 6 Massnahmen).

Bauzonenreserven nach ÖV-Güteklassen

Die Auswertung der Bauzonenreserven Wohnen nach ÖV-Güteklassen (s. Tab. 5) zeigt, dass sich in der Agglomeration Stans nur gut 6% dieser Reserven in den ÖV-Güteklassen A bis C befinden. In den übrigen Gemeinden des Kantons liegt dieser Anteil bei rund 35%. Dieser höhere Anteil an gut erschlossenen Bauzonenreserven ist in den Gemeinden Hergiswil, Dallenwil und Wolfenschiessen mit der Bahnerschliessung zu begründen.

Der grösste Teil der Bauzonenreserven Wohnen in der Agglomeration Stans verfügt über eine ÖV-Güteklasse D (rund 70%). Rund 20% verfügen über eine ungenügende oder über gar keine ÖV-Erschliessung.

ÖV-Güteklasse	Fläche (ha) Agglomeration Stans	Anteil %	Fläche (ha) weitere Gemeinden des Kantons	Anteil %
A	0.0	0%	1.5	5.4%
B	1.5	4.0%	0.5	1.8%
C	1.0	2.6%	8.0	28.6%
D	27.0	71.0%	12.0	43.1%
geringer als D	8.5	22.4%	6.0	21.1%
Total	38.0	100.0%	28.0	100%

Tab. 5: Bauzonenreserven Wohnen nach ÖV-Güteklassen

2.2.5 Verkehrsintensive Anlagen

Im Kanton Nidwalden werden verkehrsintensive Anlagen (Einkaufen, Freizeit) an Standorten konzentriert, welche folgende Kriterien erfüllen:

- Der Standort muss von der Autobahnausfahrt in möglichst kurzer Distanz liegen.
- Der Standort muss über ein möglichst grosses Kundenpotenzial verfügen und somit in der Nähe von dichten Siedlungsgebieten liegen.
- Wohnquartiere dürfen durch den erzeugten Verkehr nicht übermässig belastet werden.
- Der Standort muss eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen und dem Langsamverkehr aufweisen.

Die einzigen Standorte, wo heute noch kunden- bzw. verkehrsintensive Einkaufs- und Freizeitzentren zugelassen werden, befinden sich in der Nähe der Autobahnausfahrten Stans-Nord und Stans-Süd. Mit dem Ausbau des Länderparks, der Ansiedlung von Lidl und weiteren in Planung befindlichen Projekten stösst jedoch der Knoten Stans-Nord immer mehr an seine Kapazitätsgrenze.

2.2.6 Tourismus

Die günstige geografische Lage des Kantons Nidwalden macht den Tourismus zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor. Die touristischen Leistungsträger tragen rund 12% zur Beschäftigung und 8% zum BIP des Kantons bei. Diese Anteile liegen über dem schweizerischen Durchschnitt (ca. 10% bzw. 5%). Nidwalden bietet u.a. mit dem Vierwaldstättersee, dem Stanserhorn, dem Bürgenstock, der Klewenalp-Stockhütte und dem Wiesenberg-Wirzweli attraktive Ausflugsziele für die Bevölkerung und Touristen. Zurzeit sind in Nidwalden im Tourismusbereich zwei grössere Projekte in Planung: Der Ausbau und die Neuorientierung des Hotel-Resorts auf dem Bürgenstock sowie das Hotelprojekt im Gebiet Buotigen in Emmetten. Ausserhalb des Kantons Nidwalden hat das Ausflugsziel Engelberg aufgrund der Erschliessung via Oberdorf – Dallenwil – Wolfenschiessen grosse Auswirkungen auf den Verkehr.

Der Kanton verzeichnete in den Jahren 2001/02 rund 3 Mio. Gästefrequenzen. Davon waren 80% Tagesgäste. Nidwalden hat eine wichtige Funktion als Naherholungsgebiet, aber auch als Transitregion. Erwartungsgemäss macht das Auto bei den Tagesgästen den grössten Anteil der benutzten Verkehrsmittel aus. Im Winter 2001/2002 kamen 91% der Gäste mit dem Auto in den Kanton Nidwalden, 7% mit dem ÖV und 2% mit dem Car. Im Sommer 2002 war der Modalsplit etwas besser verteilt, kamen doch 60% mit dem Auto, 20% mit dem ÖV, 15% mit dem Car und 5% zu Fuss. Bei den Übernachtungsgästen sah der Modalsplit selbst im Winter deutlich besser aus. Dort war die Verteilung 64% / 13% / 5% / 18% (MIV / ÖV / Car / LV) und im Sommer 61% / 24% / 7% / 8%.

2.3 Verkehr

2.3.1 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

2.3.1.1 Vorleistungen

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bildet die Bahnverbindung von Luzern über Hergiswil nach Stans und weiter nach Engelberg. Es handelt sich dabei um eine Bahn mit einem gemischten Betrieb. Dabei sind die Anforderungen des Pendlerverkehrs (starke Nachfragespitzen, schlanke Anschlüsse) und des touristischen Verkehrs (Anschlüsse in Luzern, komfortable Übergangszeiten) zu berücksichtigen.

Die Strecke Hergiswil – Engelberg wurde seit Dezember 1964 durchgehend von der konzessionierten Transportunternehmung (KTU) Luzern – Stans – Engelberg-Bahn (LSE) betrieben. 2005 erfolgte eine Fusion der LSE mit der Brünigbahn SBB zur Zentralbahn AG (zb). Der Kanton Nidwalden beteiligte sich an den Investitionen der LSE und heute der zb mit wiederkehrenden Beiträgen. Weiter beteiligte sich Nidwalden auch an Bahninfrastrukturen zwischen Luzern Allmend und Horw sowie an Infrastrukturmassnahmen in Obwalden (exteriorial). Seit 1994 leistete Nidwalden rund 50 Mio. CHF an den Ausbau und die Erhaltung der Bahninfrastruktur. In der Periode 2005 bis 2010 wurden gemäss Angaben der Gemeinden des Kantons Nidwalden für den Bau und/oder Erneuerung von Bus- oder Bahnhaltestellen rund 613'500 CHF investiert. Rund 415'000 CHF oder 68% davon wurden für Bahnhofumbauten und der Rest von ca. 198'500 CHF (32%) für Bushaltestellen ausgegeben.

In den Jahren 2007/08 wurde das «ÖV-Konzept Agglomeration Stans» erarbeitet. Zwischenzeitlich sind insbesondere folgende Angebotsverbesserungen im Bereich Bus umgesetzt worden:

- Linie 311 Stans – Beckenried – Seelisberg:
 - Stündliche Direktkurse Beckenried – Buochs – Stans mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten.
 - Verlängerung der Linie bis Länderpark–Hansmatt mit der Eröffnung des vergrösserten Einkaufszentrums Länderpark.
Der Länderpark wird somit sowohl von der Linie 311 als auch von der Linie 323 Stansstad – Stans – Büren bedient.

Seit Mitte der 80er Jahre beteiligt sich Nidwalden am Abonnementsverbund Passepartout. Dieser Verbund umfasst die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden. Die Nutzung dieses Verbundes entwickelte sich positiv, so dass dieser per 1. Januar 2010 zum integralen Tarifverbund (ITV) ausgebaut wurde. Damit wurden die Zutrittshürden zum ÖV gezielt abgebaut (Raum und Zeit) und die Voraussetzungen geschaffen, um das umfangreiche Angebot im Verbundgebiet besser nutzbar zu machen. Die Einführung des ITV Passepartout war mit erheblichen Investitionen in neue Billetaushabegeräte und Systemsoftware verbunden.

2.3.1.2 Basisnetz

Karte Nr. 3

Das Basisnetz ÖV im Kanton Nidwalden bilden die Bahnlinie der Zentralbahn, die Postautolinien, die Seilbahnen sowie die Schifffahrtslinien. Das Basisnetz setzt sich aus den nachfolgenden Netzelementen zusammen:

- **Bahnlinie Zentralbahn**
 - Luzern – Stans – Engelberg (Nr. 480)
- **Postautolinien**
 - Stans – Beckenried – Emmetten (– Seelisberg) (Nr. 311)
 - Stans – Ennetmoos – St. Jakob (– Kerns) (Nr. 312)
 - Stansstad – Obbürgen – Bürgenstock (Nr. 321)
 - St. Jakob – Mueterschwandenberg (Nr. 313)
 - Stans – Beckenried (– Flüelen) (Nr. 310)
 - Stansstad – Stans – Oberdorf – Büren (Nr. 323)
 - Wolfenschiessen – Oberrickenbach (Nr. 331)

Das Postautonetz hat eine stark radiale Struktur, ausgerichtet auf den Bahnhof Stans als kantonaler Knotenpunkt für die Bahn- und Busangebote. Die Postautolinien verkehren auf dem Basisnetz des motorisierten Individualverkehrs.

- **Seilbahnen**

Die zwei Seilbahnen Dallenwil – Wirzweli (LDW) und Dallenwil – Niederriickenbach (LDN) gehören zur Infrastruktur des regionalen öffentlichen Verkehrs.
- **Schiffstationen**

Stansstad; Kehrsiten-Dorf; Kehrsiten-Bürgenstock; Hergiswil; Ennetbürgen; Buochs; Beckenried

2.3.1.3 Angebot

Angebot Bahn

Das Angebot der Zentralbahn ist aus nachfolgender Tabelle ersichtlich:

Nr.	Linie	Takt Montag – Freitag			Takt Samstag			Takt Sonntag		
		HVZ	NVZ	Abend	HVZ	NVZ	Abend	HVZ	NVZ	Abend
480	Luzern – Engelberg (IR)	60'	60'	60'	60'	60'+ VK	60'	60'	60'+ VK	60'
480	Luzern – Stans (S4)	30' + VK	30'	30'	30' + VK	30'	30'	30'	30'	30'

HVZ: Hauptverkehrszeiten → 6.30–8.30 und 16.30–19.00 Uhr ; NVZ: Übrige Verkehrszeiten; Abend → ab 20.00 Uhr bis Betriebschluss (00.30 Uhr)
 VK: Verdichtungskurse
 UR: unregelmässiger Takt

Die beiden Produkte IR und S4 halten jeweils in Hergiswil, Stans und Dallenwil. Überlagert ergeben die beiden Angebote in Spitzenzeiten für diese Bahnhaltstellen bis zu vier Zügen pro Stunde. Die Bahnhaltstellen Hergiswil Matt und Stansstad werden mit der S4 im 30'-Takt und die Bahnhaltstelle Wolfenschiessen mit dem IR im 60'-Takt bedient.

Angebot Bus

Das heutige Angebot auf den Postautolinien ist nachfolgend dargestellt:

Nr.	Linie	Takt Montag – Freitag			Takt Samstag			Takt Sonntag		
		HVZ	NVZ	Abend	HVZ	NVZ	Abend	HVZ	NVZ	Abend
311	Stans – Seelisberg									
	– Stans – Beckenried	30' + VK	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'
	– Stans – Seelisberg	30' / 60' UR	30' / 60' UR	60'	60'	60'	60' UR	60' UR	60' UR	60' UR
312	Stans – Ennetmoos, St. Jakob	UR (25 Kurspaare)			UR (13 Kurspaare)			Rufbus		
313	St. Jakob – Mueterschwandenberg	UR (11 Kurspaare)		-	UR (5 Kurspaare)		-	Rufbus		
321	Stansstad – Obbürgen – Bürgenstock	UR (9 Kurspaare)		-	UR (8 Kurspaare)		-	UR (6 Kurspaare)		-
310	Beckenried – Flüelen	UR (5 Kurspaare)		-	UR (5 Kurspaare)		-	UR (5 Kurspaare)		-
323	Stansstad – Stans – Büren	60'	60'	-	UR (7 Kurspaare)		-	Rufbus		
331	Wolfenschiessen – Oberriekenbach	UR (8 Kurspaare)		-	UR (8 Kurspaare)		-	UR (8 Kurspaare)		-

Angebot Schifffahrt

Das Angebot im Bereich Schifffahrt sieht wie folgt aus:

- Luzern – Beckenried – Brunnen (– Flüelen): ganzjähriges Angebot mit durchschnittlich 7 Kurspaaren pro Tag (bei dieser Linie handelt es sich um die einzige ganzjährige Schiffsverbindung auf dem Vierwaldstättersee)
- Sommer: Luzern – Brunnen – Flüelen; Luzern – Alpnachstad: unregelmässiges Angebot
- Winter: Luzern – Vitznau – Brunnen – Flüelen – Luzern: unregelmässiges Angebot, touristisch ausgerichtet

Die Schifffahrt dient hauptsächlich dem Tourismus und stösst nicht an Kapazitätsgrenzen. In Nidwalden sind bei der Schiffstation Beckenried die meisten Ein- und Aussteiger zu verzeichnen.

Entwicklung des ÖV-Angebotes

In den letzten Jahren hat ein nachfrageorientierter, kontinuierlicher Ausbau bei Bahn und Bus stattgefunden.

Zentralbahn

Die Zahl der Kurskilometer bei der Bahnlinie Luzern – Stans – Engelberg ist zwischen 1997 und 2010 um rund 38% von rund 499'000 auf 690'000 Bahn-Km stark angestiegen. Dabei wurde ein starker Ausbau des Bahnangebots, insbesondere zwischen den Zentren Stans und Luzern, realisiert. Im Fahrplan 2011 verkehren auf dieser Relation drei Züge pro Stunde (1R + zwei S-Bahnen) mit weiteren Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten.

Auch bezüglich Angebotsqualität wurden Verbesserungen vorgenommen. Mit neuen S-Bahn-Zügen, Fahrgastinformationssystemen und Bahnhofumbauten wurde das ÖV-Angebot attraktiviert. Dank des Bahnhofumbaus Stans im Jahr 2007 ist zudem eine regionale ÖV-Drehscheibe entstanden, welche die Verbindung Bahn-Bus (Transportkette) optimiert.

Postauto

Die Zahl der Kurskilometer ist beim Bus zwischen 1997 und 2010 von rund 632'000 auf 930'000 Km (+47%) ebenfalls stark gestiegen. Angebotsausbauten fanden hauptsächlich in den potentialstarken Gebieten (u.a. Seelinie) statt. Mit dem Fahrplan 2011 sind zwischen Stans und Beckenried neu Direktkurse eingeführt worden. In Stans haben diese Kurse Anschluss an die ebenfalls zusätzlichen Züge der zb. Damit sind attraktive Verbindungen für Pendler geschaffen worden (Fahrzeitverkürzungen). Taktgeber für die Entwicklung des Busangebots ist die Bahn.

Wie bei der Bahn ist auch beim Bus die Angebotsqualität mit der Beschaffung neuer Fahrzeuge (Doppelstöcker, 15 Meter-Busse) und Fahrgastinformationssystemen laufend verbessert worden. Besondere Nachtangebote des ÖV (N9 Nachtstern) zwischen der Agglomeration Stans und dem Zentrum Luzern sind seit Jahren eingeführt.

2.3.1.4 Nachfrage

Der Ausbau des ÖV-Angebots hat auch zu Steigerungen bei der Nachfrage geführt. Mit einer gezielten Angebotsentwicklung konnten die ÖV-Frequenzen erhöht werden.

Karte Nr. 4

Zentralbahn

Bei der Bahn (Linie Luzern – Stans – Engelberg) hat die Zahl der Passagiere zwischen 2000 und 2009 von 2,18 auf 2,33 Mio. Passagiere (+6.8%) zugenommen. Rund 3'500 Fahrgäste steigen heute täglich in Stans ein und aus. Stans ist somit der wichtigste Ziel- und Quellort (nach Luzern). Die Strecke Luzern – Stans und umgekehrt ist mit über 5'000 Fahrgästen pro Tag sehr gut ausgelastet (Querschnitt Hergiswil – Stansstad: 5'767 im Jahr 2010). Bei den Kunden handelt es sich hauptsächlich um Pendler. Auf der Strecke zwischen Hergiswil und Stansstad ist zwischen 2003 und 2010 eine Zunahme von rund 75% festzustellen (von 3'294 auf 5'767 Fahrgäste). Die Strecke Stans – Engelberg verzeichnet mit zwischen 1'300 und 1'900 je nach Querschnitt viel weniger Gäste. Diese Strecke wird hauptsächlich von Touristen benutzt.

Postauto

Beim Bus ist zwischen 2000 und 2009 mit 52,3%, eine sehr starke Zunahme der Passagierzahlen zu verzeichnen (von rund 938'000 auf 1'428'000 Passagiere).

Die am meisten frequentierte Buslinie ist die Nummer 311 Stans – Beckenried – Seelisberg mit einem starken Ast Buochs – Ennetbürgen – Stans, welcher pro Tag bis zu rund 2'400 Fahrgäste zählt. In Nidwalden ist zwischen 2004 und 2009 auf dieser Buslinie mit +70% auch die stärkste Entwicklung der Fahrgastzahlen festzustellen (von rund 568'000 auf 966'000 Passagiere pro Jahr). Es zeigt sich, dass rund ein Drittel der Fahrgäste aus Buochs/Beckenried über die neue Direktlinie Buochs – Stans und zwei Drittel über die Stammlinie via Ennetbürgen fahren.

Die Linie 312 Stans – St. Jakob zeigt eine gute Nachfrage mit bis zu rund 500 Fahrgästen pro Tag. Die Anzahl Fahrgäste auf dieser Linie ist seit 2004 über 20% gestiegen. Die übrigen Postautolinien sind mit bis rund 300 täglichen Fahrgästen schwächer ausgelastet. Diese Linien erschliessen entweder Tourismusgebiete, wie beispielsweise den Bürgenstock, verkehren z.T. parallel zur Zentralbahn, wie z.B. die Linie Stansstad – Stans, oder erschliessen Dörfer/Dorfteile mit einer geringen Zahl Einwohner, wie die Linie Stans – Büren. Insbesondere die Linie Stansstad – Stans – Büren hat jedoch in den letzten 5 Jahren mit rund 20% mehr Fahrgästen pro Jahr, eine relativ starke Entwicklung erfahren.

2.3.1.5 Benutzerfreundlichkeit und Image des öffentlichen Verkehrs

Die Nutzung und die Qualität des Angebots an öffentlichem Verkehr lässt sich nicht allein durch zähl- und messbare Grössen wie Kosten, Kurskilometer oder Fahrgastzahlen bewerten, sondern bedarf auch den Miteinbezug des Kunden. Die Kundenzufriedenheit ist dabei ein wichtiges Mass für die Qualität der Dienstleistung, welche im Rahmen des öffentlichen Angebots erbracht wird. Seit 2002 wird die Kundenzufriedenheit bei der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn und der Brünigbahn SBB erhoben. Grundlage dafür bildet ein vom Kanton Luzern mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) entwickeltes Messmodell. Damit ist es möglich, die Kundenzufriedenheit miteinander zu vergleichen (Benchmarking). Im Herbst 2006 wurde die Kundenzufriedenheitsumfrage erstmals unter Einbezug des Busangebots in Nidwalden durchgeführt. Die Entwicklung der Gesamtzufriedenheit lässt sich im Vergleich wie folgt darstellen:

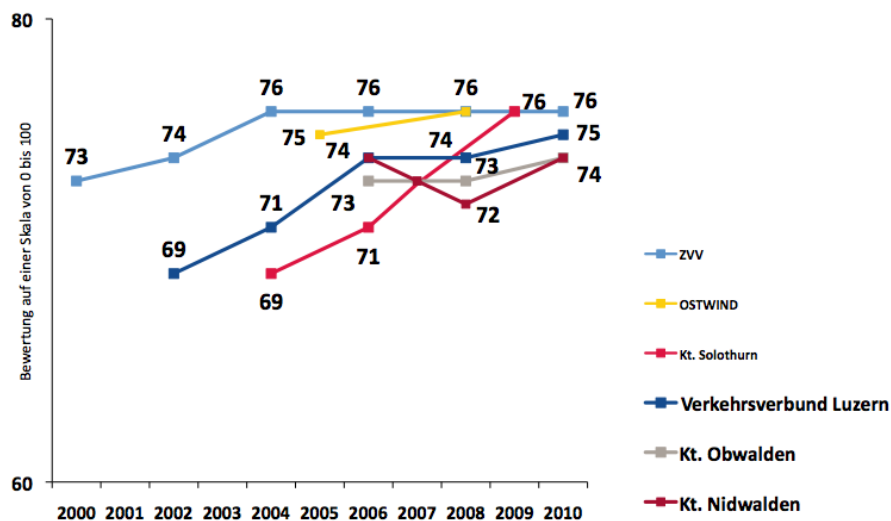


Abb. 8: Kundenzufriedenheit (Bewertung mit Skala 1 bis 100)

Die Gesamtzufriedenheit beim öffentlichen Verkehr in Nidwalden ist zwischen 2006 und 2008 von 74 auf 72 Punkte gesunken und hat 2010 wieder das Niveau von 74 Punkten erreicht. Eine differenziertere Betrachtung zwischen Bus und Bahn ist hier angezeigt. Zwischen 2008 und 2010 hat

sich die Kundenzufriedenheit bei der Bahn (S4 und IR) von 70 auf 74 erhöht, während sich die Kundenzufriedenheit beim Postauto von 71 auf 72 verbesserte. Die Ursachen für den Rückgang der Gesamtzufriedenheit in den Jahren 2007/2008 (starke Kapazitätsauslastung auf der Seelinie, mangelnde Kundeninformation im Störfall, Anschlussbrüche) wurden von Bus und Bahn erfolgreich angegangen. So wurden beispielsweise zusätzliche Direktkurse Buochs – Stans eingesetzt und das Informationsmanagement bei der Bahn verbessert. Der Vergleich der Nidwaldner Werte 2010 bei der Gesamtzufriedenheit mit anderen Regionen (z.B. Luzern mit 75 und der ZVV mit 76 Punkten) zeigt ein erfreulich hohes Niveau und somit auch eine gute Qualität.

Die Entwicklung der Werte aus der Kundenzufriedenheitserhebung wird jeweils zusammen mit den Transportunternehmen analysiert. Daraus werden entsprechende Massnahmen zur Verbesserung definiert. Damit kann die Qualität des Angebots laufend gesteigert werden. Zur Qualitätssicherung des öffentlichen Verkehrs werden neben der Kundenzufriedenheitsumfrage auch die regelmässigen Qualitätsreportings der Transportunternehmen sowie das Kennzahlen-Set des BAV herangezogen. In einer integrierten Betrachtung dieser Instrumente wird versucht, das Qualitätsmanagement des öffentlichen Verkehrs gewinnbringend für die ÖV-Nutzer einzusetzen.

2.3.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

2.3.2.1 Vorleistungen

Die Vorleistungen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs, welche vor 2011 umgesetzt wurden, sind aus der Tabelle 6 ersichtlich. Die vorgesehenen Vorleistungen des vorliegenden Agglomerationsprogramms (Umsetzung bis 2015) werden in der Karte Nr. 20 dargestellt und in den entsprechenden Massnahmenblättern aufgeführt, sind jedoch nicht bundesbeitragsberechtigt.

Karte Nr. 7 In den letzten Jahren wurden im Kanton Nidwalden folgende Verbesserungen im Strassenverkehrsnetz erreicht:

Knotensanierungen	
Buochs	<ul style="list-style-type: none"> – Knoten Kettstrasse (Torwirkung) – Knoten Picadilly (Verkehrssicherheit)
Stans	– A2 – Anschluss Stans Süd (Verkehrssicherheit / Torwirkung / Verkehrssicherheit / Kapazität)
Stansstad	– Knoten Acheregg (Verkehrssicherheit)
Streckensanierungen	
Buochs	<ul style="list-style-type: none"> – Einspurstrecken Hohbiel/Postillion (Verkehrssicherheit / Verkehrsberuhigung) – Neuer Veloweg und Velostreifen Kettstrasse bis Bürgerheimstrasse (Verkehrssicherheit / Attraktivität)
Betriebs- und Gestaltungskonzepte	
Buochs	<ul style="list-style-type: none"> – Strassenraumgestaltungen auf der Dorfstrasse (1998 und 2000) – Tempo 30-Zonen in den Wohnquartieren und auf siedlungsorientierten Strassen (1996)
Ennetbürgen	– Tempo 30-Zonen: Auf der Hofurlistrasse, Schlegelmattli, Hegglistrasse, Stadelstrasse und Bitzistrasse (2007/2008)
Hergiswil	– Torwirkung: Kreisel im Bereich Schlüssel (2006)
Stans	<ul style="list-style-type: none"> – Tempo 30-Zonen: Beinahe flächendeckend zwischen 2007 und 2009 auf siedlungsorientierten Strassen – Tempo 30-Zonen: Auf Abschnitten der Kantonsstrassen (Buochserstrasse (KH3), Bahnhofstrasse (KH3), Tellenmattstrasse (KH3), Engelbergerstrasse (KH1), Stansstaderstrasse (KH1) und Dorfplatz seit 2009 – Tempo 20-Zonen: Sechs Begegnungszonen im Dorfkern auf dem Bahnhofplatz, im Bereich Bahnhof Süd, an der Nägeli- und Knirigasse, am St. Klara-Rain sowie auf der Tottikonstrasse seit 2007/08
Stansstad	<ul style="list-style-type: none"> – Strassenraumgestaltungen auf den Gemeindestrassen: Kirchmatte, Bahnhofstrasse, Dorfstrasse – A2-Lärmschutzgalerie im Bereich der Durchquerung des Dorfes (Mitfinanzierung durch die Gemeinde)

Tab. 6: Vor 2011 realisierte Verbesserungen im Strassennetz

2.3.2.2 Basisnetz

Karte Nr. 5 Das Basisnetz MIV des Kantons Nidwalden bilden folgende verkehrsorientierten Strassen: Die Nationalstrasse A2, die Kantonsstrassen der 1. und 2. Klasse und einige Gemeindestrassen sowie öffentliche Strassen privater

Eigentümer, die heute eine regionale Bedeutung aufweisen. Das Basisnetz Strasse MIV setzt sich aus den nachfolgenden Netzelementen zusammen:

- **Nationalstrasse A2**
 - Abschnitt Hergiswil – Beckenried (Tunneleinfahrt) mit dem Viertelanschluss Hergiswil, dem Halbanschluss Stansstad sowie den Vollarbeitsschlüssen Stans Nord, Stans Süd, Buochs und Beckenried.
- **Kantonsstrassen**

Die Kantonsstrassen führen spinnenartig von Stans in die Zentren der anderen Gemeinden des Kantons.

 - Kantonshauptstrasse KH1: Kantonsgrenze Luzern – Hergiswil – Stansstad – Stans – Oberdorf
 - Kantonshauptstrasse KH2: Stans Süd – Oberdorf – Dallenwil – Wolfenschiessen – Kantonsgrenze Obwalden
 - Kantonshauptstrasse KH3: Kantonsgrenze Obwalden – Ennetmoos – Stans – Buochs – Beckenried – Emmetten – Kantonsgrenze Uri
 - Kantonshauptstrasse KH4: Stans Süd – Ennetbürgen – Buochs
 - Kantonsverbindungsstrasse KV5: Stansstad – Obbürgen
 - Kantonsverbindungsstrasse KV7: Abschnitt Dallenwil – Wiesenberg – Stanglisbühl
 - Kantonsverbindungsstrasse KV8: Wolfenschiessen – Oberrickenbach
 - Kantonsverbindungsstrasse KV9: Dallenwil – Büren
 - Kantonshauptstrasse KH10: Acheregg – Delli
- **Verkehrsorientierte Gemeindestrassen sowie öffentliche Strassen privater Eigentümer von regionaler Bedeutung**

Als Gemeindestrassen sowie öffentliche Strassen privater Eigentümer von regionaler Bedeutung gelten Strassen mit einer funktionalen Bedeutung im Gesamtnetz. Dies trifft insbesondere auf Strassen zu, welche wichtige Einrichtungen (z.B. Arbeitsplatzstandorte) erschliessen:

 - Buochs: Bürgerheimstrasse
 - Ennetbürgen: Bürgenstockstrasse
 - Oberdorf: Wilstrasse
 - Stans: Robert-Durrer-Strasse, Spichermattstrasse, Bitzi- und Rotzlochstrasse
 - Stansstad: Rotzlochstrasse
 - Hergiswil: Sonnenbergstrasse Bahnhofstrasse, Hirsernstrasse

Das Rückgrat des Basisnetzes bildet die Nord–Süd Transversale A2 sowie die Kantonshauptstrasse KH2, die das Engelbergertal mit dem Tourismussort Engelberg (Kanton Obwalden) an die Nationalstrasse anschliesst.

Die Arbeitsplatz- und Wohngebiete im Kanton Nidwalden sind mit diesem Basisnetz gut erschlossen. Die Verästelung der Strassen in den Wohngebieten führt grundsätzlich zu wenig belasteten Quartierstrassen. Insbesondere die Dorfkerne und die Gebiete unmittelbar an den Autobahnan schlüssen verzeichnen eine hohe MIV-Belastung.

2.3.2.3 Auslastungen (2010)

Karte Nr. 6

Nationalstrassen

Im Kanton Nidwalden weist die Nationalstrasse auf der offenen Strecke eine Auslastung von ca. 50% aus. Die Ausfahrtsrampe Luzern-Stans Süd, die Einfahrt Stans Süd Richtung Norden und die Strassenüberführung Stans Süd sind im Zustand 2010 zu 80 – 90% ausgelastet. Die Knoten bei der Ausfahrt Stans Süd, welche vor rund 2 Jahren saniert wurden (Umbau in Kreisel resp. 2-Spur Kreisel), weisen eine genügende Kapazität auf (Auslastung ca. 80%).

Damit der Autobahnverkehr nicht auf die Kantons- und Gemeindestrassen abgedrängt wird, soll der Verkehr auf der Nationalstrasse möglichst staufrei fliesen können. Dazu sind Aus- und Umbauten des Autobahnnetzes zu prüfen. Problematisch sind die Vereinigung von A2 und A8 sowie die Vollanschlüsse Stans-Nord und Stans-Süd.

Die Anschlussrampen der Ausfahrt Stans Nord weisen eine Auslastung um 80% auf. In den massgebenden Abendspitzen stossen die Knotenbauwerke Stans Nord (sogenannte Knoten 2 und 3) jedoch infolge fehlender Stauräumlichkeiten an die Kapazitätsgrenzen.

Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der A2 in Stansstad betrug im Jahr 2007 37'317 Fahrzeuge. Dies stellt eine Zunahme von 6.4% gegenüber der Verkehrsbelastung im Jahr 2005 dar. Dieses starke Wachstum ist u.a. durch die Eröffnung des Kirchenwaldtunnels zu erklären. Aktuellere Werte liegen nicht vor, da in den Folgejahren infolge Baustelle keine aussagekräftigen Resultate erhoben werden konnten.

Kantonsstrassen

Infolge der topographischen und räumlichen Verhältnisse, weist das Strassennetz im Kanton Nidwalden keine parallel geführten Hauptverbindungsstrassen auf. Die verbindenden Hauptverkehrsachsen führen den Verkehr in der Regel durch die Dorfkerne. Ausnahmen bilden die Umfahrungen der Kantonshauptstrasse die KH1 in Stansstad und die KH2 in Dallenwil. Da der Durchgangsverkehr weitgehend über die Nationalstrasse und die KH2 erfolgt, besteht in den Zentren demnach ein geringer Durchgangsverkehr.

Je nach Festlegung des Perimeters (abhängig vom Zweck der Auswertungen) variieren die Verhältnisse des Binnen-, Quell-/Ziel- und des Durchgangsverkehrs. Die folgenden Zahlenspiegel berücksichtigen in Abb. 9 die Summe aller Fahrten innerhalb des Siedlungsgebietes (innerer Kern) und in Abb. 10 die Summe aller Fahrten innerhalb des Gemeindegebietes.

Bezogen auf das Siedlungsgebiet (innerer Kern) von Stans beträgt beispielsweise der ausserortskommende Durchgangsverkehrsanteil 18% (s. Abb. 9).

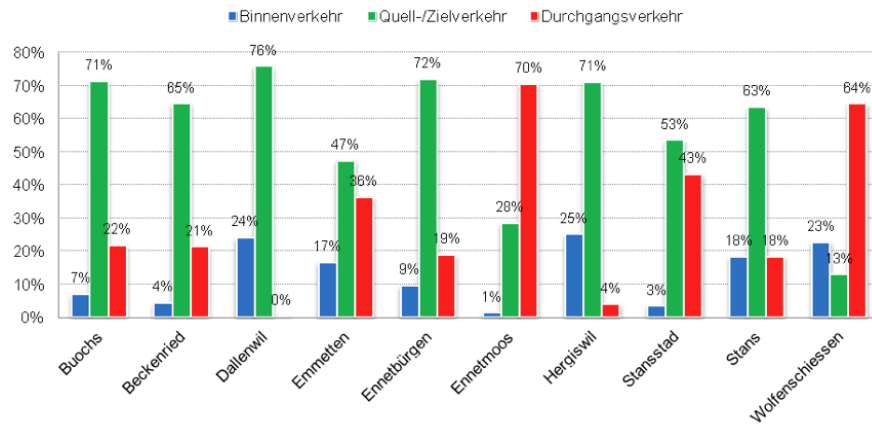


Abb. 9: Fahrten MSV (Abendspitze) Ist-Zustand 2010 (Mfz/h) je Gemeinde auf Siedlungsgebiet ohne Fahrten A2 (Quelle: TBA NW)

Betrachtet man den Verkehr innerhalb des Gemeindegebietes ergeben sich folgende Verteilungen:

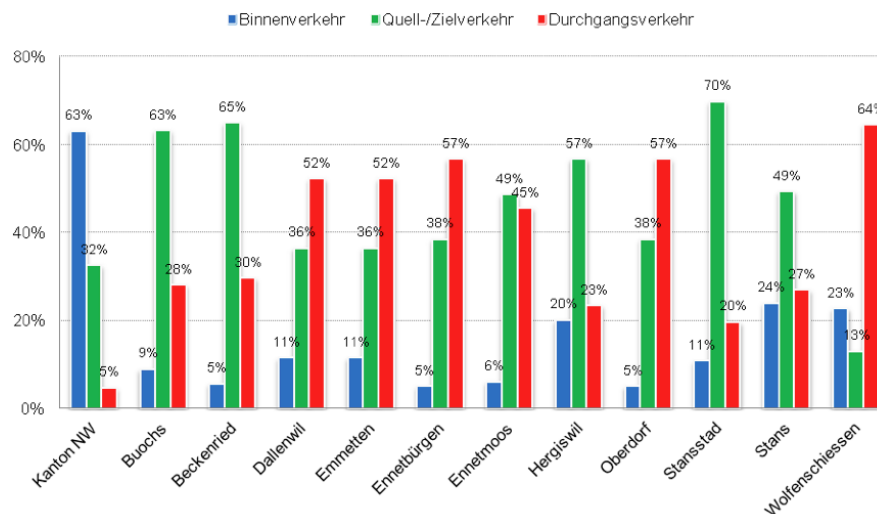


Abb. 10: Fahrten MSV (Abendspitze) Ist-Zustand 2010 (Mfz/h) bezogen auf Gemeindegebiet ohne Fahrten A2 (Quelle: TBA NW)

Für detaillierte Analysen der einzelnen Gemeinden sind die Perimeter fallweise festzulegen. Je nach Charakter der Gemeinden (Siedlungsstruktur und Verkehrsachsen) müssen die MSV gewichtet mit den zurückgelegten Fahrleistungen ausgewertet werden.

Die offenen Strecken der verkehrsorientierten Strassen weisen eine Auslastung zwischen rund 70 und 80% auf. Einzig die Stansstaderstrasse (KH1) im Raum Einkaufszentrum Länderpark ist zu rund 80 bis 90% ausgelastet. Die Verkehrsqualität der Knoten liegt im Raum Stans bei der Einfahrtsachse Stans Nord – Zentrum (Stansstaderstrasse) zwischen gut und mangelhaft (ca. 70%- bzw. 96%-Auslastung). Die kritischen Knoten sind die Lichtsignalanlage (LSA) Spichermatt mit 94%-Auslastung, der Knoten

Robert-Durrerstrasse (mit Knoten Bahnhofstrasse resp. Buochserstrasse) mit 96%-Auslastung und der Karliplatz mit ca. 90%-Auslastung (Einfluss Schranke Zentralbahn). Im heutigen Zustand (Jahr 2010) lösen sich die Staus innerhalb der Abendspitzenstunden auf.

In nachfolgender Abbildung sind die mittleren Rückstaulängen während der Barrierschliesszeiten, der Verkehrsdruck auf das Zentrum von Stans sowie die Stärke der Überlastung der LSA, Kreisel und Knoten im Raum Stans dargestellt.

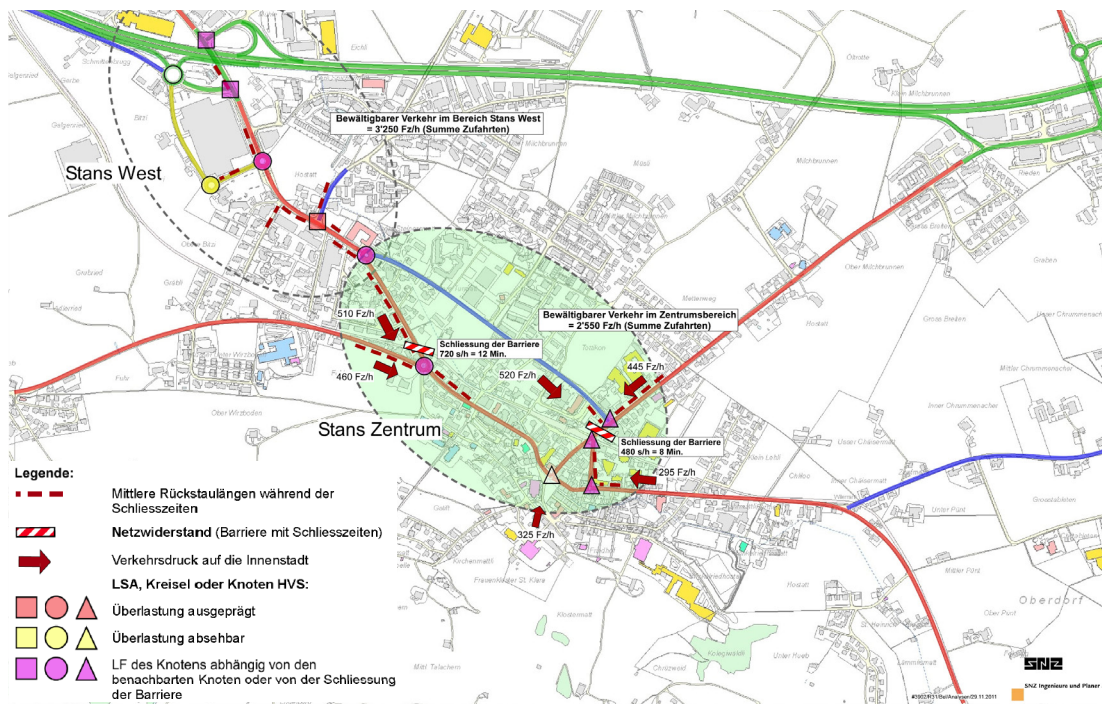


Abb. 11: Verkehrsanalyse Stans 2010 (Quelle: TBA NW)

Die Fahrtbeziehungen der Hauptachsen der restlichen Strassen weisen bei den Knoten ausserhalb des Zentrums von Stans eine ausreichende Verkehrsqualität (Stufe D) auf. Die Leistungsreserven werden jedoch bereits bei wenig Mehrverkehr schnell ausgeschöpft.

Aus nachfolgender Tabelle ist der durchschnittliche Tagesverkehr auf Kantonsstrassen und wichtige Verbindungsstrassen in den verschiedenen Gemeinden des Kantons Nidwalden ersichtlich. Die Daten stammen aus der flächendeckenden Verkehrserhebung, welche im Frühling / Sommer 2010 durchgeführt wurde (s. auch Karte Nr. 6):

Kantonsstrasse / wichtige Verbindungsstrasse	DTV 2010
Beckenried, KH3, Buochserstrasse	5'100
Buochs, KH4, Beckenriederstrasse	4'300
Dallenwil, KH2, Engelbergerstrasse (Umfahrungsstrasse)	9'700
Emmetten, KH3, Dorfstrasse	2'300
Ennetbürgen, KH4, Stanserstrasse	7'000

Ennetmoos, KH3, Stanserstrasse	6'500
Hergiswil, KH1, Seestrasse	7'600
Oberdorf, KH2, Riedenstrasse	10'500
Stans, KH1, Stansstaderstrasse	14'000
Stans, Robert-Durrerstrasse	7'500
Stansstad, KH1, Stanserstrasse (Umfahrung des alten Dorfkerns)	10'500
Wolfenschiessen, KH2, Hauptstrasse (Bemerkung: Im Winter erheblicher Spitzenverkehr infolge Tourismusgebiet Engelberg)	5'400

Tab. 7: Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) 2010 (Quelle: TBA NW)

2.3.3 Langsamverkehr (LV)

2.3.3.1 Vorleistungen

Zur Förderung des Langsamverkehrs wurde 1983 im Kanton Nidwalden das kantonale Radwegkonzept lanciert. Nach Teilrevisionen 1992 und 1995 wurde 2008 das vollständig überarbeitete Radwegkonzept vom Landrat verabschiedet. Das kantonale Radwegkonzept sichert das übergeordnete Routennetz für den Veloverkehr im Kanton und verbindet die wichtigsten Siedlungs- und Arbeitsgebiete sowie die touristischen Anschlusspunkte. Damit werden die kommunal konzentrischen Langsamverkehrsnetze miteinander verknüpft. Der Langsamverkehr innerhalb der Siedlungsgebiete ist kommunal. Das Radwegkonzept sieht Velowege von insgesamt ca. 43 km Länge vor. Davon sind bereits 39 km realisiert.

Dank des Engagements des Kantons verläuft die Regionalroute «Unterwalden» Nr. 85 im Kanton Nidwalden weitgehend auf attraktiven Radwegen abseits der stark befahrenen Kantonsstrassen.

Die Gemeinde Stans hat seit langem den Ausbau und die Erweiterung eines umfassenden kommunalen Langsamverkehrsnetzes vorangetrieben.

In den letzten 5 bis 10 Jahren wurden in der Agglomeration die folgenden wichtigen verbindenden Langsamverkehrsachsen markant verbessert:

- KH3 Veloweg Stans – Allweg – Ennetmoos – St. Jakob
- KH1 / KH2 Veloweg Stans – Grafenort (Kanton Obwalden)
- KH3 Veloweg/-streifen Buochs Kettstrasse – Bürgerheimstrasse

2.3.3.2 Basisnetz

Karten Nr. 8, 9

Beim Basisnetz Langsamverkehr werden je zwei unterschiedliche Netze für Fussgänger und Velofahrer unterschieden:

- a) Primärnetz
- b) Sekundärnetz

Das Primärnetz für den Veloverkehr sichert die übergeordneten Erschliessungen zwischen den verschiedenen Gemeinden des Kantons Nidwalden. Das Sekundärnetz dient als Feinverteilung innerhalb der Gemeinden. Beim Fussverkehr verbindet das Primärnetz wichtige Einrichtungen innerhalb der Gemeindegebiete. Dieses Netz wird von einem sekundären Erschliessungsnetz ergänzt.

Die Basisnetze des Langsamverkehrs des Kantons Nidwalden setzen sich aus verschiedenen Elementen zusammen:

- Nationale Velorouten: ‚Nord-Süd Route‘ Nr. 3, ‚Alpenpanorama Route‘ Nr. 4 und ‚Seen Route‘ Nr. 9
- Regionale Velorouten: ‚Unterwaldenroute‘ Nr. 85
- Velowege der kantonalen und der kommunalen Netze
- Velostreifen entlang stark befahrenen Strassen
- Veloverbindungen auf wenig befahrenen Strassen (DTV kleiner 3'500). In den Ortskernen wird der Veloverkehr teilweise auf stark befahrenen Strassen im Mischverkehr geführt (Koexistenz).
- Veloabstellplätze: An wichtigen ÖV-Haltestellen und Zielorten
- Bike & Ride (s. auch Kombinierte Mobilität)
- Wanderwege sowie Flurwege in Naherholungsgebieten

Den kantonalen Radrouten liegt ein dichtes Netz von Veloverbindungen für den Alltagsverkehr zugrunde, welches die wichtigen Ziele verbindet. Es umfasst die Einfallsachsen zum Agglomerationszentrum sowie wichtige Längsachsen in den Tälern. Das Radroutennetz wird einerseits von nationalen, regionalen und touristischen Routen überlagert und andererseits durch das kommunale Radwegnetz verfeinert.

Das Fusswegnetz ist vor allem in den grösseren Gemeinden gut ausgebaut, kann jedoch entlang kantonaler Hauptverkehrsstrassen und bei Quersituationen noch verbessert werden.

2.3.3.3 Nachfrage

Mit der Realisierung des Kantonalen Radwegkonzepts 1983/2008 kombiniert mit den Langsamverkehrskonzepten verschiedener Gemeinden wird ein attraktives Angebot für den Berufs- und Schülerpendlerverkehr sowie für die Naherholung gestaltet. Das Potenzial zur Verlagerung von MIV-Fahrten zu Gunsten des Langsamverkehrs ist vor allem in den Kerngebieten, insbesondere im Talboden, gross, nimmt jedoch mit der Entfernung zum Zentrum Stans schnell ab. Allgemein beeinflussen städtische Strukturen, eine möglichst vielfältige und hohe Nutzungsdichte und eine flache Topographie die Chancen für den Langsamverkehr positiv. Die Voraussetzungen, den Langsamverkehrsanteil erhöhen zu können, sind trotz den weitgehend fehlenden städtischen Strukturen gut, da das Zentrum Stans von allen Agglomerationsgemeinden aus mit dem Velo innerhalb von 20 – 30 Minuten relativ leicht und ohne grössere Steigungen erreichbar ist. Das Kantonale Radwegkonzept 2008 stellt gerade bei der Koordination der Bedürfnisse der Gemeinden ein geeignetes Mittel dar.

Wichtige Ziele und Quellen des Langsamverkehrs sind:

- Kerngebiete Buochs, Ennetbürgen, Oberdorf, Stans, Stansstad in der Agglomeration Stans sowie die Kerngebiete Dallenwil und Hergiswil
- Arbeitsplatzgebiete wie die Pilatus Flugzeugwerke
- ÖV-Verknüpfungspunkte (Bahnhof Stans, Bahnhof Stansstad, Bahnhof Hergiswil und Bahnhof Dallenwil) sowie Postautohaltestellen
- Schulen
- Spitäler
- Einkaufszentren Länderpark Stans, Lidl Stans sowie Coop und Migros Buochs
- Freibäder (Stansstad, Buochs/Ennetbürgen sowie Hergiswil)
- Sportanlagen Eichli in Stans sowie Seefeld in Buochs/Ennetbürgen
- Naherholungsgebiete Gnappried, Flugfeld, Scheidgraben-Begegnungsweg, Engelberger Aa, Seefeld und Kehrsiten

2.3.4 Kombinierte Mobilität

2.3.4.1 Angebot

Park + Ride

Das Park+Ride Konzept für die Kantone Obwalden und Nidwalden, welches im Jahr 2006 erarbeitet wurde, zeigt einerseits den Ist-Zustand im Bereich der P+R-Anlagen und andererseits den künftigen P+R-Grundbedarf auf.

Karte Nr. 10

Im Kanton Nidwalden bestehen heute rund 650 P+R-Parkplätze an der Linie der zb (inkl. Bahnhofparking Stans) und an den Postautolinien. Davon befinden sich über 70% (rund 480 P+R-Parkplätze) in der Agglomeration Stans. Die meisten P+R-Parkplätze befinden sich in Stans und Stansstad (s. Tab. 8).

	P+R an der zb- Linie	P+R an den Post- autolinien	P+R Total
Beckenried	-	0	0
Buochs	-	0	0
Ennetbürgen	-	37	37
Ennetmoos	-	10	10
Oberdorf	-	34	34
Stans	220	0	220
Stansstad	125	50	175
<i>Agglomeration Stans</i>	<i>345</i>	<i>131</i>	<i>476</i>
Dallenwil	30	0	30
Emmetten	-	105	105
Hergiswil	37	-	37
Wolfenschiessen	8	0	8
<i>Kanton Nidwalden</i>	<i>420</i>	<i>236</i>	<i>656</i>

Tab. 8: Angebot P+R-Plätze (Quelle: P+R-Konzept 2006, aktualisiert)

Seit dem 1. Mai 2005 liegt für das ganze Streckennetz der zb ein einheitliches P+R-Tarifsystem vor. Für Kunden mit einem Passpartout, Strecken-, Halbtax oder General-Abonnement gilt ein ermässiger Tarif. Das Bahnhofparking Stans bildet eine Ausnahme vom einheitlichen Tarifsystem der zb. Bahnbenutzer können jedoch dank einer Umcodierung des Einfahrtstickets vom P+R-Tarif profitieren.

Das heutige Angebot an Autoabstellplätzen entlang der Postautolinien beinhaltet Parkplätze mit einer möglichen Parkdauer von über vier Stunden.

Car-Sharing

Mobility ist der führende Car-Sharing-Anbieter in der Schweiz. Im Kanton Nidwalden, dem Gründungsort von Mobility, befinden sich acht Mobility-Standorte, sieben davon in der Agglomeration Stans: Buochs (1), Beckenried (1), Stans (4) und Stansstad (1) und zudem ein Standort in Hergiswil.

Car-Sharing funktioniert vor allem bei einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und ist ein Mittel der kombinierten Mobilität. Car-Sharing kann und will den öffentlichen Verkehr nicht ersetzen, sondern beabsichtigt das gezielte Einsetzen eines Autos. Car-Sharing eignet sich insbesondere, wenn Gelegenheitsfahrten anstehen oder einzelne Transporte ausgeführt werden müssen.

Bike + Ride

Im Kanton Nidwalden existieren beinahe 800 B+R-Plätze bei Bahn- oder Bushaltestellen. Die Agglomeration Stans weist rund 90% dieser B+R-Plätze (ca. 700) auf. Das grösste Angebot befindet sich beim Bahnhof Stans, in der Gemeinde Stansstad sowie beim Schulhaus Oberdorf.

	B+R an der zb- Linie	B+R an den Post- autolinien	B+R Total
Beckenried	-	15	15
Buochs	-	12	12
Ennetbürgen	-	20	20
Ennetmoos	-	20	20
Oberdorf	-	100	100
Stans	360	0	360
Stansstad	49	130	179
<i>Agglomeration Stans</i>	<i>409</i>	<i>297</i>	<i>706</i>
Dallenwil	35	0	35
Emmetten	-	0	0
Hergiswil	28	-	28
Wolfenschiessen	21	0	21
<i>Kanton Nidwalden</i>	<i>493</i>	<i>297</i>	<i>790</i>

Tab. 9: Angebot B+R-Plätze (Quelle: P+R-Konzept 2006, aktualisiert)

B+R-Anlagen an den Bahnhöfen von Hergiswil, Stansstad, Stans, Dallenwil und Wolfenschiessen tragen dazu bei, die Attraktivität der Bahn für den Pendler- und Freizeitverkehr zu erhöhen. An grösseren Bahnhöfen wie Stans entsprechen auch bewachte Velostationen einem Bedürfnis. Solche sind zurzeit nicht vorhanden.

2.3.4.2 Nachfrage

Die 200 P+R-Plätze an den vier Standorten Dallenwil, Hergiswil, Stansstad und Wolfenschiessen entlang der zb-Linie sind unterschiedlich ausgelastet. Über das ganze Jahr 2010 wies die P+R-Anlage in Hergiswil mit rund 20% die stärkste Auslastung auf, gefolgt von Wolfenschiessen (ca. 16%), Stansstad (ca. 12%) und Dallenwil (ca. 5%). Gesamthaft ist die stärkste Nachfrage zwischen Mai und Oktober festzustellen.

Beim Bahnhofparking Stans sind die Einfahrten der P+R-Kunden zwischen 1998 und 2010 von 743 auf 4'417 kontinuierlich gestiegen. Gut 60% dieser P+R-Kunden lassen ihr Auto länger als 6 Stunden stehen.

2.3.5 Nachfrageorientiertes Angebot

2.3.5.1 Parkplätze / Parkplatzbewirtschaftung

Grundsätzlich liegt die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Verantwortung der Gemeinden. Insbesondere die grösseren Gemeinden, namentlich Stans, Stansstad, Hergiswil, Buochs und Beckenried verfügen über ein Parkplatzreglement, das die öffentliche Parkierung regelt, Parkierungsflächen ausscheidet und die entsprechenden Gebühren festlegt.

	Eigentum Kanton/Gemeinde/Bund				Eigentum Privat			
	Bewirt- schafttet	Vignette	Dauerver- mietung	Gratis	Bewirt- schafttet	Vignette	Dauerver- mietung	Gratis
Beckenried	39	-	-	169	32	-	-	474
Buochs	327	-	-	-	-	-	-	584
Ennetbürgen	-	-	24	116	-	-	108	688
Ennetmoos	-	-	-	45	-	-	-	57
Oberdorf	123	15	19	16	-	-	-	166
Stans	1253	144	30	4	1301	193	925	894
Stansstad	306	40	-	39	48	-	-	12
<i>Agglomeration Stans</i>	2048	199	73	389	1381	193	1033	2875
Dallenwil	-	-	-	205	-	-	-	365
Emmetten	-	-	-	182	-	-	-	454
Hergiswil	375	49	33	71	58	-	2	-
Wolfenschiessen	-	-	-	63	-	-	4	322
<i>Kanton Nidwalden</i>	2423	248	106	910	1439	193	1039	4016

Tab. 10: Öffentliche Parkplätze im Kanton Nidwalden (Quelle: Erhebung bei den Gemeinden inkl. Ergänzungen durch das TBA, Mai 2010)

Wie aus Tabelle 10 ersichtlich, gibt es heute im Kanton Nidwalden 10'374 Auto-Parkplätze, welche öffentlich, mit Parkvignette oder zur Dauermiete zugänglich sind. 35% dieser Parkplätze befinden sich im Eigentum des Kantons oder der Gemeinden. 65% sind im privaten Eigentum.

Die Parkplätze im Kanton Nidwalden werden gesamthaft zu rund 37% bewirtschaftet. Dabei besteht eine grosse Differenz zwischen Kantons-/Gemeindeparkplätzen und privaten Parkplätzen. Während die Kantons-/Gemeindeparkplätze zu 65% bewirtschaftet werden, trifft dies bei den privaten Parkplätzen nur zu 22% zu. 4% der Parkplätze im Raum Nidwalden sind mit Parkvignette zugänglich, 11% werden dauervermietet. Schliesslich sind im Kanton Nidwalden 48% aller Parkplätze gratis. Bei Parkplätzen im Eigentum des Kantons oder der Gemeinden sind rund 25% und bei Privatparkplätzen rund 60% gebührenfrei. Gratisparkplätze befinden sich u.a. bei Seilbahnen (z.B. Klewenalp in Beckenried, Fell in Wolfenschiessen), bei Freizeitanlagen (u.a. Strandbad in Ennetbürgen und Buochs) und bei Einkaufszentren (z.B. Coop Buochs und Bau und Hobby Stans Rieden).

Beinahe 80% der öffentlichen Parkplätze im Kanton Nidwalden befinden sich in der Agglomeration Stans. Rund 2'700 Parkplätze, was ca. 33% entspricht, befinden sich im Eigentum des Kantons und der Gemeinden. Die restlichen sind im Besitz von Privaten. Gut drei Viertel der Parkplätze, welche im Eigentum des Kantons und der Gemeinden sind, werden bewirtschaftet. Bei den Parkplätzen im Besitz von Privaten wird nur rund ein Viertel bewirtschaftet. Wie oben erwähnt, befindet sich ein grosser Anteil der Gratisparkplätze bei Freizeitanlagen.

Beim Bahnhofparking Stans benutzt die Mehrheit aller Parkhauskunden (über 70%) die Parkplätze bis zu einer Stunde. Rund 15% lassen ihr Auto bis zu zwei Stunden und die restlichen über zwei Stunden im Parkhaus stehen. Im Bahnhofparking ist die Nachfrage nach P+R-Plätze in den letzten Jahren stark gestiegen (s. auch Kap. 2.3.4.2).

Parkplatzreglement

Der Kanton Nidwalden unterstützt zwar die Gemeinden bei der Suche nach Lösungen im Bereich der Parkierung, allerdings können die Gemeinden selber darüber entscheiden. Nach geltendem Recht ist die Erstellung von Parkplätzen nicht begrenzt. Es ist eine Mindestanzahl an Parkplätzen gefordert und es steht grundsätzlich dem privaten Grundeigentümer frei, Parkplätze über den Minimalbedarf hinaus auf seinem Grundstück zu errichten.

Parkplatzbewirtschaftung

Die Einführung liegt in der Kompetenz der Gemeinden. Für die Einbindung von grösseren, privaten Parkierungsanlagen in die öffentlich-rechtliche Reglementierung fehlt die rechtliche Grundlage. Dies muss über spezielle Verfahren (Bebauungs-, Arealüberbauungen oder / und Umweltverträglichkeitsverfahren) erwirkt und politisch getragen werden.

2.3.5.2 Mobilitätsmanagement

Ein Konzept im Bereich Mobilitätsmanagement sowie entsprechende Massnahmen sind im Rahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms erarbeitet worden. Diese werden in den nächsten Jahren in Zusammenarbeit mit den Gemeinden umgesetzt (s. auch Kap. 5 Strategie und 6 Massnahmen).

2.3.5.3 Verkehrssystemmanagement

Im Raum Nidwalden gibt es u.a. aufgrund der Grösse des Kantons kein Verkehrssystemmanagement, ausser die Busbevorzugung A2 – Rieden. Aufgrund der knappen finanziellen Mittel und Platzverhältnisse, der herrschenden Verkehrsbelastungen und Mobilitätsbedürfnisse wird jedoch das Verkehrsmanagement in Zukunft an Bedeutung gewinnen.

2.3.6 Pendlerbewegungen

Kanton Nidwalden

Aufgrund des überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstums und der vergleichsweise geringeren Arbeitsplatzentwicklung entstehen in Nidwalden grosse Pendlerbewegungen. Insgesamt ergeben sich durch die unterschiedlichen Arbeits- bzw. Wohnorte insgesamt über 20'000 Weg- und 15'000 Zupendler (VZ 2000). Mehr als 12'000 Wegpendler sind Binnenpendler, d.h. sie haben den Arbeits- und Wohnort in Nidwalden. Gut 8'000 Beschäftigte arbeiteten im Jahr 2000 ausserhalb des Kantons Nidwalden. Die meisten Pendler, die den Kanton Nidwalden verlassen, arbeiten im Kanton Luzern (über 4'000 Wegpendler). Die weiteren Wegpendler verteilen sich auf die übrigen umliegenden Kantone, die übrige Schweiz und das Ausland. Die meisten Zupendler stammen aus Luzern. Zwischen 1990 und 2000 hat sowohl die Anzahl Wegpendler als auch diejenige der Zupendler (ohne Binnenpendler) um über 40% zugenommen. Neuere Zahlen liegen zurzeit noch nicht vor.

Agglomeration Stans

Im Jahr 2000 verzeichnete die Agglomeration Stans 3'651 Zupendler und 5'832 Wegpendler, was einem Pendlersaldo von -2'181 Pendlern entspricht. Weitere 7'905 Pendler waren Binnenpendler. Eine detaillierte Betrachtung zeigt, dass die Agglomeration Stans ein Arbeitsort für Personen aus ländlichen Gebieten und ein Wohnort für Personen, die in den umliegenden Agglomerationen, insbesondere Luzern, arbeiten, ist. Innerhalb der Agglomeration Stans gehören die Gemeinden Stans, Buochs, Ennetbürgen und Stansstad zu den grössten Pendlergemeinden. Die grösste Pendlergemeinde ist Stans, welche auch die einzige Gemeinde mit einer positiven Pendlerbilanz (Zupendler – Wegpendler) ist.

2.3.7 Erreichbarkeit mit dem ÖV und mit dem MIV

Erreichbarkeit innerhalb des Kantons bzw. der Agglomeration Stans
 Im Kanton Nidwalden kann das Regionalzentrum Stans mit dem öffentlichen Verkehr aus allen Gemeinden des Kantons innerhalb von 33 Minuten und aus den Agglomerationsgemeinden innerhalb von 18 Minuten erreicht werden. Die Gemeinden Stansstad, Hergiswil, Dallenwil und Wolfenschies- sen sind durch die Bahn mit dem Regionalzentrum Stans verbunden. Die entsprechenden Reisezeiten zum Regionalzentrum betragen zwischen 4 und 9 Minuten (Stansstad: 4 Minuten, Dallenwil: 5 Minuten, Hergiswil: 7 Minuten und Wolfenschies- sen: 9 Minuten). Zwischen den Gemeinden Ennetmoos, Oberdorf, Buochs, Ennetbürgen, Beckenried sowie Emmetten und dem Regionalzentrum Stans bestehen hingegen Busverbindungen. Die entsprechenden Reisezeiten betragen zwischen 6 und 33 Minuten (s. Abb. 12).

Mit dem motorisierten Individualverkehr kann das Regionalzentrum Stans, ohne Verkehrsbehinderungen, aus allen Gemeinden des Kantons innerhalb von 17 Minuten und aus den Agglomerationsgemeinden innerhalb von 12 Minuten erreicht werden. Mit dem MIV sind die Fahrzeiten nach Stans von den Gemeinden, welche mit der Bahn erschlossen sind (Hergiswil, Stans- stad, Dallenwil und Wolfenschies- sen), leicht länger als mit dem öffentli- chen Verkehr (2 – 3 Minuten). Die Gemeinde Emmetten ist hingegen mit dem MIV gegenüber dem ÖV deutlich schneller zu erreichen: 17 Minuten, ohne Verkehrsbehinderungen, gegenüber 33 Minuten mit dem Bus.

Innerhalb der Agglomeration Stans besteht die grösste Differenz zwischen MIV- und ÖV-Fahrzeit nach Stans von der Gemeinde Beckenried aus: Mit dem MIV ist, ohne Verkehrsbehinderungen, gegenüber dem Bus eine um 6 Minuten kürzere Reisezeit zu verzeichnen.

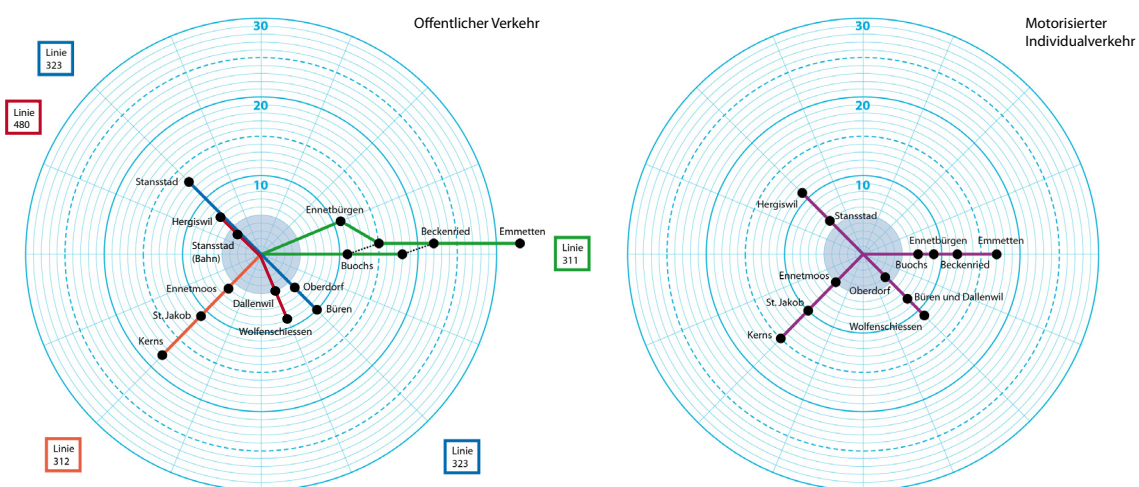


Abb. 12: Fahrzeiten ÖV und MIV (ohne Verkehrsbehinderungen) nach Stans

Erreichbarkeit von Destinationen ausserhalb des Kantons Nidwalden
 Von Stans kann das Zentrum Luzern mit der Bahn innerhalb von 17 Minuten erreicht werden. Die MIV-Reisezeit beträgt, ohne Verkehrsbehinderungen, ebenfalls 17 Minuten (s. auch Abb. 13). Die Bahnverbindung zwischen Stans und Luzern ist somit mit der Strassenverbindung sehr konkurrenzfähig. Die Verbindung zu diesem Zentrum entspricht der bedeutendsten Pendlerbeziehung von Stans aus.

Der Tourismusort Engelberg ist vom Kantonshauptort mit der Bahn innerhalb einer halben Stunde zu erreichen. Dasselbe gilt für den MIV. Die Fahrzeiten zu wichtigen Bahnknoten wie beispielsweise Olten oder Arth-Goldau betragen gut eine Stunde. Die Fahrzeiten zu diesen Zentren mit dem MIV betragen 34 bzw. 47 Minuten. Dies entspricht, ohne Behinderungen, einer kürzeren Reisezeit gegenüber dem ÖV von 16 Minuten Richtung Olten und 26 Minuten Richtung Arth-Goldau.

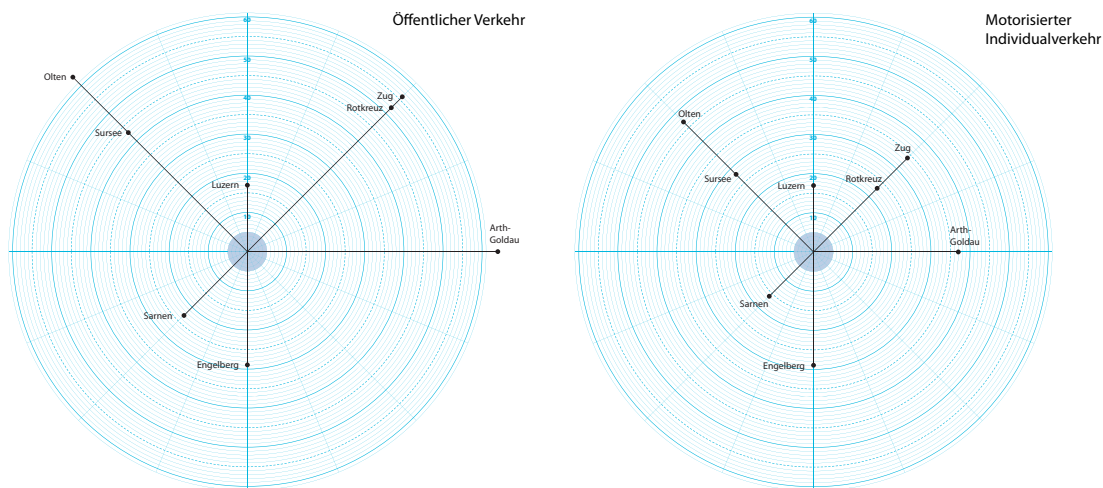


Abb. 13: Fahrzeiten ÖV und MIV (ohne Verkehrsbehinderungen) ab Stans

2.3.8 Modal Split

Kanton Nidwalden

Im Kanton Nidwalden werden im Durchschnitt 68% der Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt. Auf einzelnen Relationen weicht dieser Wert deutlich nach oben oder unten ab. Der Anteil des Langsamverkehrs (inklusive Mofa) liegt bei 18% und derjenige des öffentlichen Verkehrs bei 14% (VZ 2000).

Agglomeration Stans

Es ist davon auszugehen, dass die ÖV- und LV-Anteile in der Agglomeration Stans u.a. aufgrund des dichteren ÖV-Angebotes und der kürzeren Distanzen höher sind als der kantonale Durchschnitt. Zudem ist davon auszugehen, dass sich der Modalsplit aufgrund des Angebotsausbaus im öffentlichen Verkehr und der zunehmend schwierigen Situation auf der Strasse in den letzten 10 Jahren zu Gunsten des ÖV verschoben hat.

Aktuelle Detailzahlen dazu werden sich im Rahmen des Mikrozensus Verkehr 2010 ergeben. Der Kanton Nidwalden hat dazu die Stichprobe des Mikrozensus stark erhöht.

2.3.9 Flugplatz Buochs

Der Flugplatz wurde für die zivile Nutzung (aviatisch, terrestrisch) geöffnet und dient dem Militär lediglich noch als «Sleeping Base». Das Raumordnungskonzept Flugplatz Buochs 2005 sowie die Strategie des Regierungsrats 2006, welche z.Z. in Überarbeitung ist, schreiben die Zielsetzungen und Grundzüge der räumlichen Entwicklung fest. Der Kanton Nidwalden verhandelt zurzeit mit der armasuisse über die Übernahme der für den Betrieb der Sleeping Base nicht mehr benötigten Flächen und Immobilien. Ein Teil der Flächen soll für die zivile Mitbenutzung (u.a. Naherholung), ein anderer Teil (Bereiche Bürgenbergsüd und Faden) zur Umsetzung der Entwicklungsstrategie für Betriebs-Ansiedlungen genutzt werden.

2.4 Landschaft und Umwelt

2.4.1 Landschaft

Der landschaftliche Rahmen des Kantons Nidwalden bietet dank des Vierwaldstätter- und des Alpnachersees, den verschiedenen Fliessgewässern sowie den Höhenzügen und Wäldern in Siedlungsnähe grundsätzlich eine sehr hohe Qualität. Das Relief von Nidwalden zeigt aber eine spezielle Eigenheit, welche die Nutzungseignung in verschiedensten Bereichen stark beeinflusst. Nur rund 10% des Gesamtgebietes macht der ebene, vielfältig nutzbare Talboden aus, der meistens an einer klaren Grenze in relativ steile Hanggebiete übergeht oder von Seeufnern begrenzt wird.

Der Talboden ist das Hauptsiedlungsgebiet des Kantons. Die Engelberger Aa und die grossen Bäche mit ihren Ufergehölzen sind hier die wichtigsten naturnahen Landschaftsstrukturen. Der Kanton besitzt zwar einen sehr grossen Anteil an der Fläche des Vierwaldstättersees, aber die Uferlinie wird über grosse Strecken von unzugänglichen Steilufern oder von Siedlungsgebieten eingenommen.

Die Hanglagen werden landwirtschaftlich genutzt oder sind in den sehr steilen Gebieten mit Wäldern bestockt. Oben anschliessend hat es einzelne Hangterrassen und ganz oben befinden sich ausgedehnte Alpgebiete. Die landwirtschaftlich genutzten Gebiete sind geprägt von der herkömmlichen Graswirtschaft, die heute in einer intensiven Form betrieben wird. Im Landwirtschaftsgebiet eingestreut haben sich von den Elementen der traditionellen Kulturlandschaft neben einzelnen Riedgebieten und Trockenwiesen auch zahlreiche Bauten bis heute erhalten. Eine besonders isolierte Lage hat der Bürgenstock, der durch den Vierwaldstättersee und die intensiv genutzte Talfläche von der übrigen Landschaft getrennt ist.

Seit Anfangs des 20. Jahrhunderts bis Mitte der 1980er Jahre, erfolgten im Kanton Nidwalden sehr grosse Verluste an Natur und Landschaft durch die verkehrstechnische Erschliessung, die Zersiedelung und die Intensivierung der Landwirtschaft.

In den letzten zehn Jahren wurden verschiedene Hochwasserschutzprojekte realisiert: Mühlebach, Scheidgraben, Lochrütibach und Engelberger Aa. In diesen Projekten waren zeitgemässe Revitalisierungs- und Aufwertungsmassnahmen integriert, welche in den erwähnten Bereichen zu einer namhaften ökologischen und landschaftsästhetischen Verbesserung geführt haben.

Karte Nr. 11

Die Landschaften um den Pilatus und den Vierwaldstättersee sind seit 1977 bzw. 1983 als Objekte 1605 und 1606 im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgeführt. Im Kanton Nidwalden bestehen zudem auch verschiedene kantonale und kommunale Landschaftsschutzgebiete. Der Teil Vernetzung des kantonalen LEKs (Landschaftsentwicklungskonzept) gibt die konzeptionelle Grundlage

für die landwirtschaftlichen Vernetzungsprojekte im Kanton Nidwalden. Im Bereich des Talbodens und den angrenzenden Gebieten, d.h. im Bereich, welcher für das Agglomerationsprogramm relevant ist, bestehen zurzeit 13 laufende Vernetzungsprojekte gemäss Öko-Qualitätsverordnung (ÖQV). Dadurch wird die Vernetzung ausserhalb der Siedlungsgebiete vollzogen.

2.4.2 Luft- und Lärmbelastung

Auch wenn punktuell die massgebenden Grenzwerte in den Bereichen Lärm und Luft im Kanton Nidwalden überschritten werden, kann die Umweltqualität im Kanton als gesamthaft gut bezeichnet werden.

Lärm

Im Kanton Nidwalden sind die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmsanierungen beim Schiesslärm erledigt. Die Lärmsanierungen der Kantonsstrassen sind per Ende 2011, ausser der Wiesenberg- und Bürgenstockstrasse, abgeschlossen. Die Lärmsanierungen von höher belasteten Gemeindestrassen sind im Rahmen der Lärmsanierungsprogramme in den Jahren 2012 bis 2018 vorgesehen.

Um eine mögliche zukünftige Entwicklung der Lärmemissionen zu berücksichtigen, wurde ein Mehrverkehr von 25% prognostiziert, damit die getroffenen Massnahmen auch langfristig wirksam sind. Im Rahmen der Lärmsanierungsprojekte wurden Massnahmen an der Quelle (Temporeduktion), im Ausbreitungsbereich (Lärmschutzwand) und Schallschutzmassnahmen (Einbau von Schallschutzfenster) bei betroffenen Gebäuden bezüglich ihrer wirtschaftlichen Tragbarkeit geprüft und umgesetzt. Bei der Autobahn wurden Lärmsanierungen durchgeführt (Überdeckung Stansstad) oder sind unmittelbar geplant (Erhaltungsprojekt A2 des ASTRA). Maximale Massnahmen an der Quelle mittels Drainbelag werden vom ASTRA aus betrieblicher und finanzieller Sicht eher abgelehnt.

Der Bahnlärm konnte u.a. dank des neuen Rollmaterials der zb in den letzten Jahren reduziert werden.

Betreffend Fluglärm ist im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flugplatz Buochs eine Lärmkurve festgelegt, welche basierend auf einer jährlichen Flugbewegungszahl von 25'000, den Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb begrenzt. In Bezug auf den Flugbetrieb sieht heute der Kanton maximal 20'000 Flugbewegungen pro Jahr vor.

Luft

Für die Messung der Luftbelastung befindet sich im Raum Nidwalden eine Messstation am östlichen Rand des Dorfkerns von Stans. Die geringen lokalen Emissionsquellen von Stickstoffdioxid und eine eher kleine Belastung durch den Verkehr führen an diesem Standort zu einer vergleichsweise niedrigen NO₂-Belastung. Der NO₂-Jahresmittelwert betrug im Jahr 2010 21 µg/m³ und war somit gleich wie 2008 (s. auch Abb. 14). Das maximale Tagesmittel erreichte den Grenzwert von 80 µg/m³. Alle Grenzwerte NO₂ konnten jedoch eingehalten werden.

Die PM10-Immissionen lagen 2010 für einen nicht städtischen Standort auf einem relativ hohen Niveau. Der Jahresmittelwert war mit $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ um $6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ höher als 2008. Dieser Wert entspricht zudem dem zweithöchsten gemessenen Wert aller Stationen im Raum Zentralschweiz und im Kanton Aargau. Auch der Tagesmittelgrenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde in Stans an dieser Station oft überschritten (24 Mal).

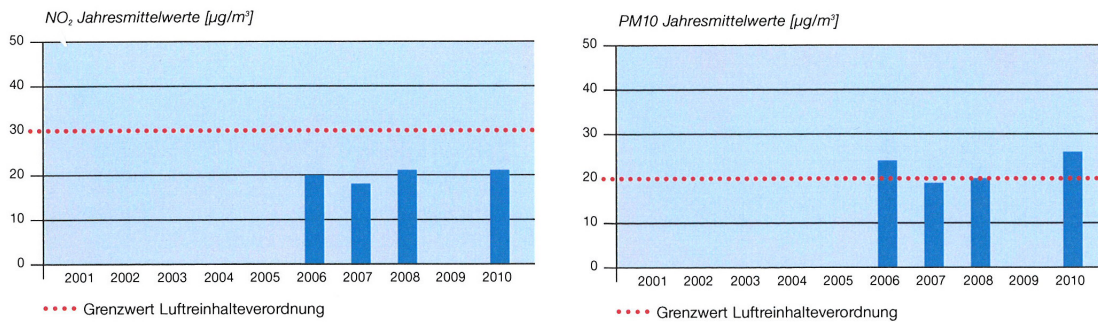


Abb. 14: Luftbelastung (Quelle: inLUFT) (Bemerkung: Für die Jahre 2001 – 2005 und 2009 sind für die Messstation am östlichen Rand des Dorfkerns von Stans keine Messwerte vorhanden.)

3. Stärken/Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

3.1 Stärken/Schwächen

3.1.1 Siedlung

3.1.1.1 Stärken

Der Kanton Nidwalden stellt einen attraktiven Wohn- und Lebensraum dar. Dieser Raum bietet u.a. viele Wohnlagen mit Sicht auf See und Berge. Zudem besteht im Kanton eine gute Versorgungsinfrastruktur. In Bezug auf den Wirtschaftsbereich leben in Nidwalden gut ausgebildete Arbeitskräfte.

3.1.1.2 Schwächen

Karte Nr. 12

Der Kanton Nidwalden ist ein Wachstumskanton insbesondere im Bereich Wohnen. Die Bevölkerungszahl ist in den letzten zehn Jahren deutlich stärker gewachsen (ca. +8%) als die Zahl der Arbeitsplätze, welche insgesamt relativ stabil geblieben ist. Dies hat u.a. zu einer höheren Zahl von Wegpendlern in ausserkantonale Arbeitsorte und damit zu längeren Pendlerdistanzen geführt.

Im Talboden hat eine starke Siedlungsentwicklung in die Fläche stattgefunden. Heute besteht insbesondere ein starker Siedlungsdruck an verschiedenen Hanglagen (Ennetbürgen, Hergiswil, Beckenried, Emmetten, Ennetmoos, Dallenwil und Oberdorf). Im Talboden ist ein Siedlungsdruck u.a. zwischen Stans und Oberdorf, zwischen Stans und Stansstad, zwischen Oberdorf und Dallenwil sowie von Ennetbürgen und Buochs Richtung Stans festzustellen.

In Nidwalden gibt es einerseits Gemeinden mit einem Überangebot an Bauzonenreserven in der Wohnzone (z.B. Beckenried und Emmetten) und andererseits Gemeinden die kurzfristig einen Mangel an Bauzonen aufweisen werden (u.a. Stans). Bezüglich Bauzonenreserven besteht zudem die Problematik der Baulandverfügbarkeit und teilweise der ungenügenden ÖV-Erschliessung.

Die Ortskerne und die Gebiete unmittelbar an den Autobahnanschlüssen verzeichnen eine hohe MIV-Belastung. Die Gestaltung der Ortskerne (u.a. Dallenwil, Buochs und Stansstad) ist teilweise zu verbessern.

Die attraktiven Tourismusstandorte im Kanton Nidwalden, aber auch das Skigebiet von Engelberg führen zu einem zunehmenden Freizeitverkehr. Besonders an Wochenenden kommt es dadurch zu Engpässen auf Strasse und Schiene.

Als Folge des starken Tagestourismus, u.a. aus dem Mittelland, ist das Angebot an qualitativ hochwertigen Übernachtungsmöglichkeiten im Kanton Nidwalden mangelhaft.

3.1.2 Öffentlicher Verkehr

3.1.2.1 Stärken

Innerhalb des Kantons Nidwalden werden alle Gemeinden mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr ist generell sehr gut (u.a. behindertengerecht und neuster Stand betreffend Markierung/Information). Im Regionalzentrum Stans hat sich seit 2007 der Zugang zum ÖV dank der Neugestaltung des Bahnhofplatzes und dem neuen Busterminal wesentlich verbessert.

3.1.2.2 Schwächen

Karte Nr. 13

Im öffentlichen Verkehr bestehen heute insbesondere folgende Schwachstellen:

- Ungenügende ÖV-Erschliessung bzw. Kapazitätsengpässe Richtung Seegemeinden. Diese Schwachstelle wurde und wird jedoch mit der bedarfsgerechten Weiterentwicklung des ÖV kontinuierlich reduziert.
- Ungenügende ÖV-Erschliessung von wichtigen Arbeitsplatzgebieten (z.B. Fadenbrücke, Bürgenbergsüd, Länderpark). Diese Schwachstelle wurde und wird jedoch mit der bedarfsgerechten Weiterentwicklung des ÖV kontinuierlich reduziert.
- Ungenügende Nachfrage nach ÖV-Angeboten auf einzelnen Linien.
- Konflikte zwischen MIV und ÖV bei verschiedenen Knoten in Stans.
- Teilweise noch fehlende Busbevorzugungen insbesondere im Zentrum Stans.

3.1.3 Motorisierter Individualverkehr

3.1.3.1 Stärken

Die Nationalstrasse gewährleistet eine gute und schnelle Verbindung, insbesondere in die nächstgelegene Stadt Luzern. Sie bildet dank der Durchquerung des Kantons das Rückgrat der Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr in West-Ost-Richtung. Sie weist zudem grosse Kapazitätsreserven von rund 50% auf. Die Nationalstrasse nimmt primär den Durchgangsverkehr auf. Durch die Anordnung der Autobahnanschlüsse zwischen den verschiedenen Siedlungsschwerpunkten insbesondere im Raum Stans, Buochs und Beckenried, besteht die Möglichkeit direkt auf das übergeordnete Netz zu gelangen. Die Hauptstrasse KH2 sichert die Nord-Süd-Verbindung von und nach Engelberg. Die KH2 nach Engelberg nimmt eine wichtige Umfahrfunktion für Stans und Dallenwil ein. Der Dorfkern von Stansstad ist dank der Umfahrung der KH1 auch vom lokalen Durchgangsverkehr entlastet.

Das traditionelle Netz wurde durch Neuanlagen zwischen Stans und Buochs sowie zwischen Stans und Ennetbürgen ausgebaut. Dadurch stehen leistungsfähige Strassen für das Durchleiten des Verkehrs zur Verfügung. Auf den wichtigsten Hauptverkehrsstrassen wuchs das Verkehrsvolumen in der Vergangenheit kontinuierlich mit durchschnittlich ca. 1% pro Jahr.

Dank der stark verzweigten siedlungsorientierten Strassen sind diese jedoch verkehrsarm und damit die Wohngebiete wenig beeinträchtigt. Dazu trägt insbesondere auch bei, dass deren Regime so angelegt ist, dass kaum Ausweichverkehr in die Siedlungsgebiete möglich ist. Die sukzessiv entstehenden Tempo 20/30 Zonen tragen zudem weiter zur verträglichen Gestaltung des Verkehrs in den Wohngebieten und den Ortszentren bei. In den letzten Jahren wurde v.a. im Zentrum Stans und in Buochs flächig verkehrsberuhigende Massnahmen (Tempo 20 und 30-Zonen) ergriffen.

3.1.3.2 Schwächen

Unter anderem infolge des Baus der Nationalstrasse A2 hat in Nidwalden seit Jahrzehnten ein überdurchschnittliches Siedlungswachstum stattgefunden. Das angrenzende Strassennetz besteht traditionell aus zweispurigen Strassen. Das bisherige Wachstum füllte die Kapazität dieses System in den vergangenen 40 Jahren allmählich auf. Heute stösst dieses zweispurige Netz in den Zentren, vor allem bei den Knoten und insbesondere in Stans, an die Kapazitätsgrenzen und verursacht zunehmend Staus. Die Abendspitzenstunde hat sich 2010 als Reaktion bereits ausgedehnt.

Die Nationalstrasse weist zwar grosse Kapazitätsreserven auf, aber der Vollanschluss Stans Nord und zum Teil auch der Anschluss Stans Süd sind limitierend. Wie das Verkehrsmodell verdeutlicht, wird dadurch Verkehr von der Nationalstrasse ins Zentrum Stans abgedrängt. In der Trendentwicklung verursachen die ungenügenden Knoten vom Anschluss Stans Nord zunehmend Rückstaus auf dem untergeordneten Kantonsstrassennetz und laufen dem Ziel des Durchleitens auf verkehrsorientierten National- und Kantonsstrassen zu wider.

Die A2 wurde in offener Bauweise mitten durch die Dörfer Hergiswil und Stansstad erstellt. Diese Situation erzeugt eine grosse Trennwirkung sowie Lärm und Schadstoffbelastungen in diesen Siedlungsgebieten. Mit erheblicher finanzieller Beteiligung der betroffenen Gemeinden konnten die Lärmimmissionen der Autobahn mit partiellen Galerien abgeschwächt werden. Durch den Verlauf der Gotthardautobahn in der Talebene erzeugt diese in den durch das BLN ansonsten gut geschützten Berghängen eine erhebliche Lärmbelastung (Verschallung Talebene).

Karte Nr. 13

Beim MIV bestehen insbesondere folgende Schwachstellen:

- Geringe bzw. ungenügende Leistungsfähigkeit des Systems im Raum Stans: Gebiet A2 Stans Nord, A2 Stans Süd und Zentrum Stans
- Limitierung des Zentrumsverkehrs durch die Barrierenschliesszeiten
- Schwachstellen an Knoten bzw. Bahnschranken die teilweise, insbesondere mit der Trendentwicklung, rückwärtig benachbarte Knoten in Serie zum Kollabieren bringen (s. auch Abb. 15)
- Sowohl die Barrierenschliesszeiten wie auch Knoten behindern den busbasierten ÖV in der Trendentwicklung
- Sicherheitsprobleme und Kapazitätsengpässe bei verschiedenen Knoten und Strecken

- Kapazitätsengpässe bei Anschlüssen und Verzweigungen der Nationalstrasse sowie Tendenz zum Rückstau auf die Autobahnausfahrt Stans Süd und Stans Nord
- Unfallstellen z.B. bei den Knoten Spichermatt und Länderpark in Stans sowie beim Knoten Stanserstrasse/Dorfstrasse in Stansstad
- Fehlende Verkehrsberuhigung in verschiedenen Wohnquartieren (u.a. in Beckenried, Ennetbürgen und St. Jakob in Ennetmoos)
- Fehlendes Betriebs- und Gestaltungskonzept auf einigen Strecken (z.B. in Buochs und Oberdorf)
- Fehlende Bewirtschaftung von grösseren Parkierungsanlagen

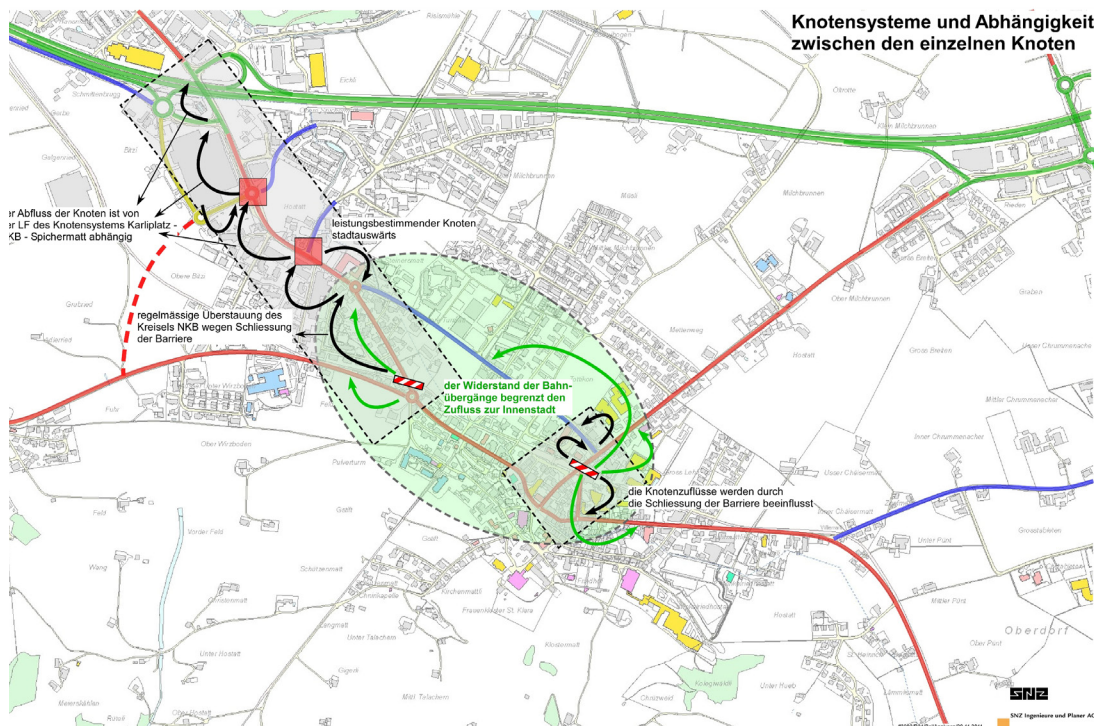


Abb. 15: Knotensysteme und Abhängigkeit zwischen den einzelnen Knoten im Raum Stans

3.1.4 Langsamverkehr

3.1.4.1 Stärken

Im Kanton Nidwalden wird das kantonale Radwegnetz seit 1983 aufgebaut. Heute ist dieses Netz zu ca. 90% realisiert. In Nidwalden bestehen somit bereits viele günstige Veloverbindungen zwischen den Siedlungsgebieten. Das Fuss- und Wanderwegnetz ist ebenfalls gut ausgebaut.

3.1.4.2 Schwächen

Karte Nr. 14, 15

Im Kanton Nidwalden sind heute noch einige Schwachstellen im Bereich der Sicherheit und des Netzes vorhanden. Es handelt sich dabei v.a. um folgende Schwachstellen:

- Z.T. ungenügende Sicherheit im Mischverkehr infolge der fehlenden alternativen Wegführungen
- Sicherheitsprobleme bei Bahnübergängen

- Fehlende Netzelemente innerhalb der Gemeinden sowie zwischen den verschiedenen Gemeinden
- Ungenügende Anbindung des kommunalen Netzes an das kantonale Radwegnetz (Lücken innerhalb des Siedlungsgebietes)
- Teilweise unattraktive Veloabstellplätze (u.a. Standort, Ausstattung, Anzahl)

3.1.5 Kombinierte Mobilität

3.1.5.1 Stärken

Im Bereich der kombinierten Mobilität besteht heute im Raum Nidwalden bereits ein gutes Angebot.

3.1.5.2 Schwächen

Karte Nr. 13

Einige Schwachstellen sind jedoch vorhanden: Einerseits sind gewisse bestehende Bike+Ride-Anlagen zu klein und müssen vergrössert werden, andererseits fehlen an geeigneten Orten zur Entlastung überlasteter Strassen P+R-Anlagen für Fahrgemeinschaften und Touristen. Die bestehenden P+R-Anlagen sind wenig genutzt (Auslastung zwischen 5 und 20% über das ganze Jahr), obwohl das Parkplatzangebot vorhanden ist.

3.1.6 Landschaft und Naherholung

3.1.6.1 Stärken

Der Kanton Nidwalden weist mit den verschiedenen Grünräumen im Talboden, den Seen, Bergen, Wäldern und der Engelberger Aa eine abwechslungsreiche Landschaft auf. In diesem Raum sind somit auch die Naherholungsgebiete vielfältig. Von jedem Standort in Nidwalden gelangt man innerhalb von zehn Minuten in die freie Natur.

Im Zuge der Realisierung von Hochwasserschutzprojekten (Engelberger Aa, Scheidgraben, Lochrütibach) wurden auch die zugehörigen Unterhaltswegen neu gestaltet und mit Einrichtungen für die Erholungssuchenden versehen. Die starke Frequentierung dieser Naherholungswege zeigt, dass diesem Bedürfnis mit einem attraktiven Angebot entsprochen wurde.

Die sehr wenigen bestehenden öffentlichen Park- und Freiflächen an den Seen sind ansprechend und zweckmässig gestaltet und erfreuen sich an Spitzentagen eines grossen Andranges.

3.1.6.2 Schwächen

Karte Nr. 12

Die Erholungsnutzung in den Hanglagen ausserhalb des Talbodens ist dem sportlicheren Teil der Bevölkerung vorbehalten oder bedingt die Benutzung von Verkehrsmitteln. Die weniger mobile Bevölkerung oder Spaziergänger, die ihre Naherholungsbedürfnisse innerhalb der Siedlungen bzw. im Talboden befriedigen wollen oder müssen, finden zwar einzelne sehr attraktive Orte und Wege, aber es fehlen für sie jedoch sehr oft Verbin-

dungsstücke. Zudem sind einzelne Gebiete und Wegabschnitte ungeeignet gestaltet. Eine Schwachstelle besteht somit in der fehlenden konzeptionellen/gesamtheitlichen Behandlung der Naherholungsbedürfnisse innerhalb und im direkten Umfeld der Siedlungen. Die Naherholungsgebiete sind z.T. einerseits mit dem Siedlungsgebiet und andererseits untereinander nicht optimal verbunden (u.a. Vernetzung zwischen Scheidgraben und Gnappi, Vernetzung entlang der Engelberger Aa im Bereich Buochs, Vernetzungen im Bereich Rotzberghostatt in Stans).

Die sehr attraktiven Seeufer sind aus topografischen Gründen (natürliche unzugängliche Steilufer) und siedlungshistorischen Gründen (Siedlungsentwicklung auf den flachen Fluss- und Bachdeltas) und aufgrund der zahlreichen privaten Seeanstösser nur auf wenigen Abschnitten öffentlich zugänglich. Es ist eine Schwachstelle, dass die an sich sehr grosse Stärke heute zu wenig genutzt werden kann.

Im Kanton Nidwalden besteht ein starker Siedlungsdruck (s. auch Kap. 3.1.1.2). Der Siedlungsdruck u.a. an den Seeufern schränkt auch die Zugänglichkeit für die Freizeitnutzung ein. Das Auffüllen der bestehenden unbebauten Flächen im Siedlungsgebiet führt sehr oft zu einer Abnahme der Erholungsqualität der verbleibenden Freiräume und des Fusswegnetzes in diesen Bereichen. Es fehlen auf allen Ebenen die Grundlagen und Instrumente um diesem Trend entgegen zu wirken.

3.2 Entwicklungstrends

Die Trendentwicklung stellt eine Fortschreibung der zurückliegenden Entwicklung dar.

3.2.1 Bevölkerungsentwicklung Trend 2030

Würde im Kanton Nidwalden bis 2030 die Bevölkerung im gleichen Ausmass wie in den letzten 20 Jahren wachsen, so würden zu diesem Zeitpunkt im Kanton rund 50'000 Personen leben (ca. +22%).

Die Entwicklung wird sich aus demografischen Gründen nach 2020 gegenüber heute abschwächen. Gemäss mittlerem Szenario des Bundesamtes für Statistik (Bevölkerungsszenarien 2010 – 2035) ist im Kanton Nidwalden bis 2030 mit einer Bevölkerungszunahme von ca. 10% auf 44'600 Einwohner zu rechnen.

3.2.2 Arbeitsplatzentwicklung Trend 2030

Aussagen zur zukünftigen Entwicklung der Arbeitsplätze sind mit Vorsicht zu geniessen, da sie mit vielen Unsicherheiten verbunden sind. Dank einer überdurchschnittlichen Standortqualität (tiefe Steuerbelastung, gute Verkehrsanbindung und sehr guter Ausbildungsstand der Bevölkerung) weist der Kanton Nidwalden langfristig ein Wachstumspotenzial im Wirtschaftsbereich auf. Aufgrund der Entwicklung der Arbeitsplätze in den letzten 20 Jahren (über 20%) und aufgrund der Prognose aus dem Kantonalen Richtplan (+14% zwischen 2001 und 2025) wird von einer zukünftigen

Entwicklung bis 2030 zwischen 10 und 20% ausgegangen (+1'900 – 3'900 Arbeitsplätze).

3.2.3 Verkehrsentwicklung Trend 2030

Basierend auf einer Siedlungsentwicklung von 12% beim Wohnen und 15%³ beim Arbeiten ergeben die Berechnungen für das Verkehrsmodell bis 2030 eine Verkehrsentwicklung des MIV beim MSV (Abendspitze) von 21% und beim DTV von 27%. Die geringere Zunahme beim MSV gegenüber dem DTV ist ein Indiz, dass der Verkehr in den Abendspitzenstunden (MSV) an der Kapazitätsgrenze liegt resp. dass der Verkehrsteilnehmer seine Fahrten in die Stunden mit weniger Verkehr verschiebt. Die nachstehende Abbildung zeigt das Verkehrsaufkommen in den massgebenden Spitzenstunden (MSV) in Fahrten für das Jahr 2030 und die Veränderungen bezogen auf den IST-Zustand 2010, untergliedert nach Verkehrsarten (Binnen-, Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr). Die Daten beziehen sich auf das gesamte Gebiet des Kantons Nidwalden.

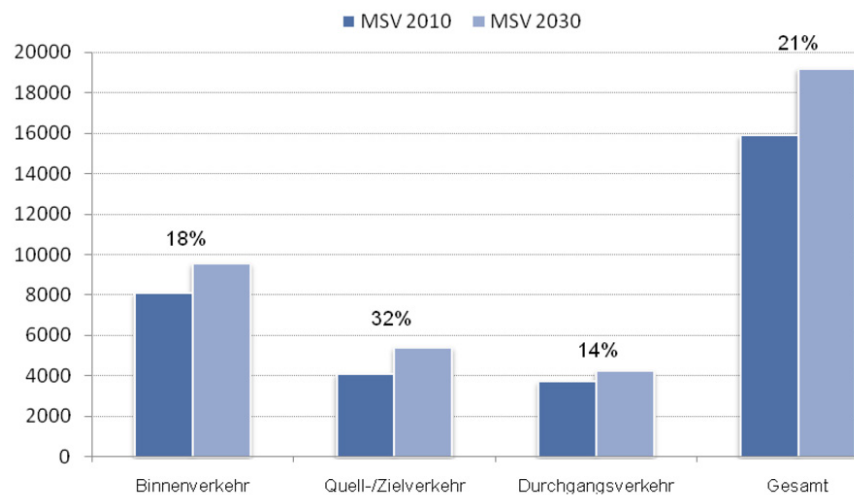


Abb. 16: MIV-Verkehrsaufkommen 2010 und 2030 MSV (Abendspitze) (Quelle: TBA NW)

Bei einzelnen Strassenabschnitten (z.B. Robert-Durrerstrasse, Stansstaderstrasse) wird eine Verkehrsentwicklung von bis zu 40% erwartet.

Die Berechnungen im Verkehrsmodell wurden mit dem MIV-Umlegungsmodell ohne Veränderung der Verkehrsnachfrage durchgeführt. Dies bedeutet, dass von den möglichen Reaktionen der Verkehrsteilnehmer auf Netzveränderungen, Sperrungen und flankierende Massnahmen (Dosierungen) die Routenveränderungen infolge Massnahmen ermittelt werden, jedoch

- keine Modal-Split Veränderungen,
- keine Zielwahl Veränderungen,
- keine Fahrten zu einer anderen Tageszeit und
- kein Fahrtverzicht berücksichtigt werden.

³ Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Nidwalden wurden Berechnungen mit dem Verkehrsmodell basierend auf einer Siedlungsentwicklung von 12% beim Wohnen und 15% beim Arbeiten ohne und mit Massnahmen, z.B. Netzergänzung Stans West, durchgeführt.

Nimmt der Verkehr gemäss Trend weiter zu, ist die Attraktivität der vorhandenen Wohn- und Arbeitsstandorte gefährdet und die Entwicklung wird behindert. Insbesondere die Funktion von Stans als lokales Zentrum mit seinem reichhaltigen kulturellen und gesellschaftlichen Angebot ist dadurch gefährdet.

Gemäss Verkehrsmodell ist in den Abendspitzenstunden mit flächigen Stausituationen in Stans zu rechnen. Die Kapazität der Knoten sinkt dadurch erheblich unter den heutigen Stand ab.

Die längeren Schliesszeiten der Bahnschranken infolge der Taktverdichtung kombiniert mit den stauenden Knoten führen zu einer nicht akzeptierbaren Behinderung des öffentlichen Busbetriebes. Von den langen Barrierschliesszeiten sind auch der MIV sowie die Rettungsdienste (Ambulanz, Feuerwehr) betroffen.

Die Verkehrszunahme und die Situation spitzen sich entsprechend weiter zu. Der Lastwagenverkehr auf der Nationalstrasse durch den Kanton Nidwalden hat sich seit der Dosierung beim Gotthardtunnel erfreulicherweise stark reduziert. Je nach Ausgang der politischen Diskussion um die Sanierung des Gotthardtunnels sowie die in den nächsten Jahren anstehenden Unterhaltsprojekte der Nationalstrasse (z.B. Unterhalt Seelisbergtunnel, Unterhalt und Ausbau Axenstrasse Kanton Schwyz und Uri) könnte diese positive Entwicklung abrupt aufgehoben werden. Mit dem zu erwartenden hohen Wachstum des internationalen Güterverkehrs und Personenverkehrs würde sich die Verkehrssituation verschärfen.

Die Netze des Fuss- und Veloverkehrs sind koordiniert und in behördenverbindlichen Plänen bereits festgehalten (Richtpläne). Ohne flankierende Massnahmen im MIV ist zu erwarten, dass sich der Langsamverkehr nur im Verhältnis zur Bevölkerungsentwicklung parallel entwickelt.

3.2.4 Mobilitätsverhalten Trend 2030

Wie auf nationaler Ebene ist auch im Kanton Nidwalden ein Wachstum des Gesamtverkehrs bis 2030 zu erwarten. Die starke Kapazitätsauslastung des Strassennetzes zusammen mit der parallelen Verbesserung des ÖV-Angebotes wird zu einer starken relativen Zunahme des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Verkehr führen. Das bessere ÖV-Angebot, das Wachstum der ÖV-Abonnemente sowie soziodemografische Veränderungen (u.a. Altersstruktur) werden eine Erhöhung der zurückgelegten Durchschnittsdistanzen mit sich bringen. Es ist jedoch zu beachten, dass das absolute Wachstum beim MIV ohne Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen höher als beim ÖV ausfallen wird. Dadurch wird zukünftig nur eine leichte Verschiebung des Modalsplits zwischen MIV und ÖV stattfinden.

3.2.5 Chancen / Risiken

Chancen

Im Kanton Nidwalden kann dank den verschiedenen Verdichtungspotenzialen ein Teil der Wohnungsnachfrage im bestehenden Siedlungsgebiet abgedeckt werden.

Dank der Stärkung des Agglomerationsraums Luzern als Zentrum der Zentralschweiz dürfte auch der Kanton Nidwalden im Wirtschaftsbereich vermehrt als Teil dieses Raumes wahrgenommen werden. Bei einer Auslagerung von Betrieben aus der Kernagglomeration Luzern können Standorte im Kanton Nidwalden aufgrund der guten Voraussetzungen (u.a. Steuern, Verkehrsanbindung) vermehrt in Frage kommen.

Risiken

Die zukünftig weiterhin starke Bevölkerungsentwicklung wird, ohne Massnahmen, eine grosse Ausdehnung der Siedlungsfläche verursachen.

Im Wirtschaftsbereich weist der Kanton Nidwalden eine Tendenz zur Monostruktur auf (insbesondere Aviatik), was die Abhängigkeit und das Risiko erhöhen. Die Pilatus Flugzeugwerke sind im Kanton mit über 1'200 Beschäftigten ein wichtiger «Motor» der Nidwaldner Wirtschaft. Der erhebliche Anteil der kantonalen Beschäftigung im Flugzeugbau stellt neben Chancen ein gewisses «Klumpenrisiko» für den Nidwaldner Industriestandort dar. Dieses Risiko soll u.a. dank einer Diversifizierung verringert werden.

Die noch verbliebenen Naherholungsräume in Siedlungsnähe drohen bei einem ungeplanten Wachstum durch die urbane Ausdehnung und qualitative Abwertung ebenfalls zu verschwinden.

3.3 Handlungsbedarf

Aufgrund der Stärken und Schwächen sowie der Entwicklungstrends lässt sich für den Kanton Nidwalden folgender Handlungsbedarf ableiten:

3.3.1 Siedlung

Die Siedlungsfläche im Kanton Nidwalden ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Damit dieser Trend gebremst werden kann, ist die Siedlungsentwicklung zu konzentrieren. Dabei sind u.a. die bestehenden Verdichtungspotenziale im Siedlungsgebiet genau zu identifizieren und zu nutzen sowie Schwerpunkte in Abstimmung mit dem Verkehr zu definieren. Zudem sind weitere Siedlungsbegrenzungen festzulegen oder bestehende zu ergänzen (u.a. Oberdorf in Richtung Dallenwil, Buochs Richtung Fadenbrücke, St. Jakob in Ennetmoos).

Der Raum Nidwalden ist auch als Arbeitsplatzstandort zu stärken. Die Ansiedlung von neuen Arbeitsplätzen, die Schwerpunktbildung sowie eine Ergänzung und Differenzierung der Branchen ist zu fördern.

Die Siedlungsentwicklung war früher stark dörflich/funktional geprägt, d.h. sie hatte der Gestaltung der Strassen- und Freiräume lange zu wenig Beachtung geschenkt. Es besteht daher ein Bedarf zur Attraktivitätssteigerung des Wohnumfeldes. Öffentliche Freiräume und Fusswege sind besser zu gestalten und die Spazierwege ausserhalb der Siedlungen optimaler zu vernetzen. Dabei sind Aspekte der Siedlungs- und Landschaftsökologie vermehrt zu integrieren.

3.3.2 Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität besteht insbesondere folgender Handlungsbedarf:

- Gezielter Mitteleinsatz der öffentlichen Hand für die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots.
- Die ÖV-Erschliessung der Seegemeinden Ennetbürgen, Buochs, Beckenried und Emmetten ist zu verbessern.
- Grosse Arbeitsplatzschwerpunkte, namentlich die Pilatus Flugzeugwerke sowie die Gebiete Länderpark/Stans Nord und Stans Rieden sind besser mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.
- Die Nachfrage nach dem umfangreichen ÖV-Angebot ist, insbesondere in den Nebenverkehrszeiten und in den Randzeiten sowie auf einzelnen Buslinien (z.B. St. Jakob – Mueterschwandenberg), zu verbessern.
- Der Anteil des ÖV beim Verkehr nach dem Tourismusort Engelberg ist zu erhöhen.
- Das Angebot an P+R- bzw. B+R-Anlagen an den Bahnhöfen Stans, Stansstad, Hergiswil, Dallenwil und Wolfenschiessen sowie an den Bushaltestellen ist zu überprüfen. Wo nötig sind Erneuerungen bzw. Ausbauten vorzunehmen. Die Nutzung der P+R-Anlagen ist zu fördern (u.a. Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit).

Im Bereich des MIV ist ein gezielter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur kombiniert mit Lenkungsmassnahmen (ÖV-Bevorzugung und dergleichen) nötig. Somit können Staus in Stans verhindert werden, die für Autofahrende, ÖV-Passagiere, Velofahrende, Fussgänger und die Wohnbevölkerung gleichermaßen schlechte Auswirkungen haben. Zu hohe Verkehrbelastung im Agglomerationsbereich schadet zudem der wirtschaftlichen Standortgunst, der Umwelt und dem ländlichen Raum. Deshalb ist es im Interesse des Kantons, auch in Zukunft über eine gute Verkehrsqualität zu verfügen.

Es ist insbesondere bei folgenden Punkten anzusetzen:

- Weiterhin ein gut ausgebaut und abgestimmtes Verkehrssystem zur Verfügung stellen.
- Die Konflikte zwischen MIV und ÖV, insbesondere die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den MIV in den Spitzenstunden, durch weitere Busbevorzugungen reduzieren.
- Die Barrierschliesszeiten sind zu optimieren.
- Der MIV im Zentrum von Stans ist auf dem heutigen Niveau einzufrieren.
- Die Sicherheit und Durchgängigkeit ist bei verschiedenen Knoten und Strecken zu verbessern (u.a. für den Langsamverkehr).
- Die Gestaltung der Ortskerne ist zu verbessern (Strassenraumaufwertungen).
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind in verschiedenen Wohnquartieren zu ergreifen.
- Die öffentlichen Parkplätze sind zu bewirtschaften.

Das LV-Netz ist zu vervollständigen und durch durchgängige Routen, insbesondere direkt in die Zentren und zu den Zielorten attraktiver zu gestalten. Zur Förderung des Veloverkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit der Velofahrenden, sind Massnahmen auf den verkehrsorientierten Strassen nötig, sei es punktuell an Knoten oder entlang der Achsen. Dadurch kann der Modalsplit positiv beeinflusst werden. Grössere Anstrengungen sind auch innerhalb des Siedlungsgebiets der Kernagglomeration nötig, wo die Gemeinden die Anbindung an das kantonale Netz sicherstellen müssen. Den Ansprüchen des Fussverkehrs betreffend Längsbeziehungen, Querungsmöglichkeiten (Schutzinseln) und Aufenthaltsqualität für FussgängerInnen ist Rechnung zu tragen.

3.3.3 Landschaft und Naherholung

Obschon die Landschaft bereits durch den starken Siedlungsdruck beeinträchtigt worden ist, stellt sie immer noch eine grosse Stärke dar. Für die Lebensqualität im Raum Nidwalden ist die Landschaft ein wichtiges Element. Es gilt somit:

- Die verbliebenen Landschafts- und Naherholungsgebiete zu erhalten (u.a. Gnappi, Naherholungsgebiete entlang der Engelberger Aa und dem Mühlebach, Naherholungsgebiet im Bereich Rotzberghostatt).

- Eine weitere Beeinträchtigung der Naturräume durch vordringende Siedlungen zu verhindern (u.a. Hanglagen in Ennetbürgen, Beckenried, Emmetten und Ennetmoos).
- Naherholungsgebiete in Siedlungsnähe teilweise aufzuwerten und mit attraktiven Verbindungen besser untereinander zu vernetzen.
- Wo möglich die Seeufer, insbesondere auch in Hinblick auf die Naherholung, durchgehend zugänglich zu machen.
- Die Erholungseignung der Freiräume und Fusswegverbindungen innerhalb der Siedlungen zu fördern.
- Zum Siedlungsbild als Teil des umfassenden Landschaftsbildes Sorge zu tragen.
- Die ökologische Vernetzung innerhalb und im Umfeld der Siedlungen zu fördern.

Wenn durch die fortschreitende Bebauung Baulücken geschlossen werden und so Grünräume verloren gehen oder wenn Landschaftsschutzgebiete in Bauzonen überführt werden so muss dafür Ersatz geschaffen werden. Dies kann sowohl durch die Schaffung neuer Ersatz-Landschaftsschutzgebiete erfolgen, wie auch durch die qualitative Aufwertung bestehender Fusswegverbindungen und Freiräume. Das zu erarbeitende Erholungs-, Freiraum- und Strassenbegrünungskonzept zeigt, aus übergeordneter Sicht, wo entsprechende Ansätze vorhanden sind und welche Detailmassnahmen jeweils möglich und sinnvoll sind.

4. Entwicklungsvorstellungen und Zukunftsbild

Die Entwicklungsvorstellungen und das Zukunftsbild des Kantons Nidwalden wurden vor dem Hintergrund folgender übergeordneten Zielsetzungen definiert:

4.1 Übergeordnete Ziele

- Eine gesundheitsverträgliche Umweltqualität⁴ sowie eine hohe Wohn- und Lebensqualität wird sichergestellt.
- Eine haushälterische Bodennutzung wird angestrebt.
- Eine gute Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem öffentlichen und privaten Verkehr soll die Voraussetzungen schaffen für eine gesunde Entwicklung.
- Eine dezentrale Konzentration der Siedlung wird angestrebt.
- Die Entwicklung und Verdichtung konzentriert sich auf den Talboden. In angrenzenden Hanglagen werden die bestehenden Siedlungsgebiete verdichtet. Im Talboden werden einerseits übergeordnete Entwicklungsschwerpunkte und die erforderlichen Prioritäten festgelegt und andererseits Freiräume (u.a. für die Naherholung) definiert.
- Die Bedürfnisse der Siedlung, des Verkehrs, der Landwirtschaft und der Umwelt werden aufeinander abgestimmt.
- Beeinträchtigungen des Verkehrs (Lärm/Luft) für die Siedlungs- und Naherholungsgebiete werden vermieden und reduziert.
- Eine gute Erreichbarkeit des Kantons wird gewährleistet.

4.2 Entwicklungsvorstellungen 2030

Als Ausgangspunkt für die Erarbeitung des Zukunftsbildes des Kantons Nidwalden stellt sich die Frage nach dem «Wohin». Das Zukunftsbild ist bis zu einem gewissen Grad hypothetisch und befindet sich im Spannungsfeld zwischen idealem Konzept, den bestehenden Trends (z.B. Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung) und dem politischen Willen der Gemeinden und des Kantons.

⁴ Eine gesundheitsverträgliche Umweltqualität ist dann sichergestellt, wenn die gesetzlichen Vorgaben (mindestens für die Bereiche Luft, Lärm, Boden) erfüllt sind.

4.2.1 Bevölkerungsentwicklung Ziel 2030

Im Kanton Nidwalden wurde im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms zusammen mit den verschiedenen Akteuren ein Zielszenario 2030 definiert: Gemäss diesem Szenario wird im Kanton Nidwalden bis 2030 ein Bevölkerungswachstum von 12% angestrebt, d.h. ein Wachstum von 40'794 Einwohnern im Jahr 2009 auf rund 45'700 Einwohner im Jahr 2030 (ca. +4'900). Dieses angestrebte Wachstum ist leicht höher als dasjenige gemäss mittlerem Szenario des Bundesamtes für Statistik.

Die Verteilung des Bevölkerungswachstums soll in Richtung dezentraler Konzentration stattfinden. Das Regionalzentrum Stans soll weiterhin stark wachsen. Neben Stans findet die Entwicklung v.a. im Subzentrum Hergiswil und in den Agglomerationsgemeinden statt. In den ländlich-touristischen Gemeinden wird ein moderates Wachstum angestrebt. Bei diesem Zielszenario wird ein grosses Gewicht auf die Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete, welche gut mit dem ÖV erschlossen sind, gelegt. Der Erhalt von bestehenden Siedlungsgebieten in ländlich-touristischen Gebieten ist zu gewährleisten.

Die Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinden bis ins Jahr 2030 wurde aufgrund der Zielverteilung nach Zentralitätsstruktur des Kantons Nidwalden (s. auch Abb. 4, Kap. 2.1.2) sowie aufgrund der Entwicklungsvorstellungen der Gemeinden definiert (Kompromiss) (s. auch Tab. 11). Aufgrund der Zentralitätsstruktur ergibt sich für die Agglomeration Stans gegenüber dem Kanton Nidwalden eine leicht überdurchschnittliche Bevölkerungszunahme bis 2030 (+13.6%):

	2009	2030	Diff. absolut	Diff. %
Stans	7'809	9'400	1'591	20.4%
Buochs	5'314	5'850	536	10.1%
Stansstad	4'485	5'000	515	11.5%
Ennetbürgen	4'290	4'750	460	10.7%
Beckenried	3'249	3'800	551	17.0%
Oberdorf	3'103	3'350	247	8.0%
Ennetmoos	2'085	2'300	215	10.3%
<i>Agglomeration Stans</i>	<i>30'335</i>	<i>34'450</i>	<i>4'115</i>	<i>13.6%</i>
Hergiswil	5'436	5'870	434	8.0%
Wolfenschiessen	2'001	2'100	99	4.9%
Dallenwil	1'794	1'950	156	8.7%
Emmetten	1'228	1'330	102	8.3%
<i>Kanton Nidwalden</i>	<i>40'794</i>	<i>45'700</i>	<i>4'906</i>	<i>12.0%</i>

Tab. 11: Anzustrebendes Bevölkerungswachstum in den Gemeinden des Kantons Nidwalden bis ins Jahr 2030

4.2.2 Entwicklung der Arbeitsplätze Ziel 2030

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wurde auch für die Entwicklung der Arbeitsplätze ein Zielszenario 2030 definiert. Für den Kanton Nidwalden wurde bis 2030 ein anzustrebendes Wachstum der Arbeitsplätze von 15% festgelegt. Dies entspricht einem Wachstum von 19'516 Arbeitsplätzen im Jahr 2008 auf rund 22'400 Arbeitsplätze im Jahr 2030 (ca. +2'900). Bei den Arbeitsplätzen ist auch zukünftig nicht nur auf die Quantität sondern auch auf die Qualität zu setzen.

Für die Arbeitsplatzentwicklung nach Gemeinden bis ins Jahr 2030 wurde aufgrund der bestehenden Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Lagen sowie aufgrund der Entwicklungsvorstellungen der Gemeinden folgendes Wachstum definiert. Aufgrund der Präsenz von grösseren Entwicklungsgebieten Arbeiten in der Agglomeration Stans wird in diesem Raum eine leicht überdurchschnittliche Zunahme der Beschäftigten angestrebt (+16.6%).

	2008	2030	Diff. absolut	Diff. %
Stans	7'555	9'100	1'545	20.5%
Stansstad	2'292	2'600	308	13.4%
Buochs	1'583	1'850	267	16.9%
Ennetbürgen	1'086	1'250	164 ⁵	15.1%
Oberdorf	992	1'100	108	10.9%
Beckenried	946	1'000	54	5.7%
Ennetmoos	595	650	55	9.2%
<i>Agglomeration Stans</i>	<i>15'049</i>	<i>17'550</i>	<i>2'501</i>	<i>16.6%</i>
Hergiswil	2'791	3'000	209	7.5%
Dallenwil	683	740	57	8.3%
Wolfenschiessen	700	730	30	4.3%
Emmetten	293	430 ¹	137	46.8%
<i>Kanton Nidwalden</i>	<i>19'516</i>	<i>22'450</i>	<i>2'934</i>	<i>15.0%</i>

Tab. 12: Anzustrebendes Wachstum der Beschäftigten in den Gemeinden des Kantons Nidwalden bis ins Jahr 2030

¹ Sporthotel: ca. 120 Arbeitsplätze

4.3 Zukunftsbild

Zweck des Zukunftsbildes ist die Darstellung der räumlichen Entwicklungsvorstellungen des Kantons Nidwalden. Das Zukunftsbild 2030 ist eine konzeptionelle Darstellung der zukünftigen Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumstruktur. Es leitet sich einerseits aus der Analyse und andererseits aus den Entwicklungsvorstellungen ab.

⁵ Der ESP Arbeiten Bürgenbergsüd liegt sowohl auf Stanser als auch auf Ennetbürger Boden. Das Potenzial in Ennetbürgen ist voraussichtlich grösser als 164 Arbeitsplätze. Bei den Arbeitsplätzen ist es im Gegensatz zum Wohnen jedoch schwieriger zu sagen, ob ein Potenzial tatsächlich auch ausgeschöpft wird.

Der Vierwaldstättersee sowie die Nidwaldnerberge werden auch in Zukunft die räumliche Struktur des Kantons prägen. Wichtig ist es, die bestehenden Landschaftselemente v.a. auch im Talboden untereinander zu vernetzen (u.a. Landschaftsschongebiete, ökologisch wertvolle Flächen, Landwirtschaftsflächen und Gewässer). Für die Naherholung in Siedlungsnähe werden insbesondere die noch verbliebenen offenen Landschaftsräume ungeschmälert erhalten, durch ergänzende Wege erschlossen und so untereinander vernetzt. Die in den letzten Jahren entlang der Gewässer aufgewerteten Naherholungsräume werden ergänzt. (Abb. 17).

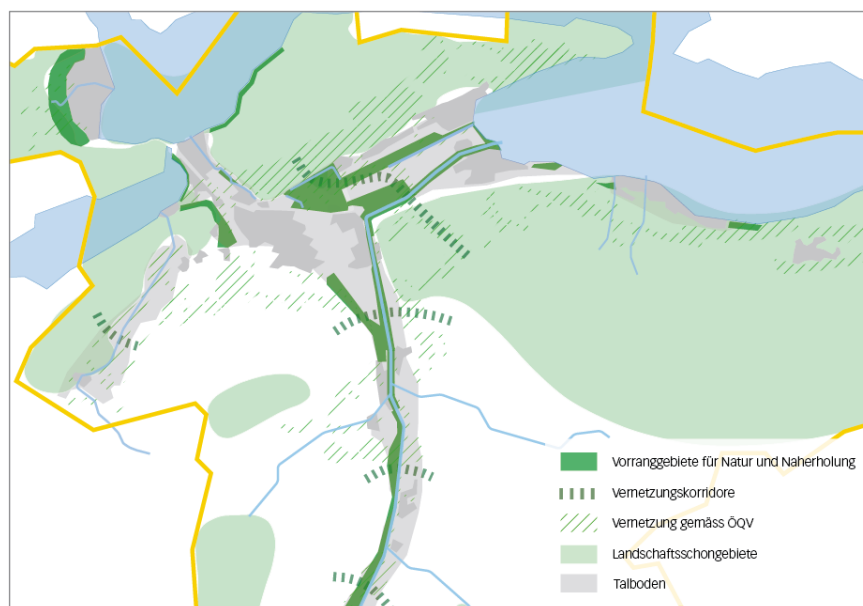


Abb. 17: Zukunftsbild: Landschaft und Naherholung in Siedlungsnähe

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird dort weiter gezielt verbessert, wo Potenziale vorhanden sind. Das heisst, dass insbesondere eine Stärkung der Bahnlinie Hergiswil – Wolfenschiessen sowie des Bushauptnetzes vorgenommen werden soll (u.a. Taktverdichtungen) (s. nachfolgende Abbildung). Infrastrukturmässig soll im Bereich Stans West eine neue S-Bahnhaltestelle entstehen. Damit können bereits überbaute Gebiete (Stans Nord und West) sowie der geplante Entwicklungsschwerpunkt Stans West (s. Abb. 19) optimal mit dem ÖV erschlossen werden.

Die Verlagerung des Verkehrs ist in den meisten Siedlungsgebieten realisiert. Der Durchgangsverkehr verläuft überwiegend auf den Achsen A2, Kantonsstrasse KH2 nach Engelberg und der Kantonsstrasse KH3 Ennetmoos – Seelisberg. Die Nationalstrasse bildet dabei das Rückgrat der Erschliessung mit grossen Kapazitätsreserven auch über den Betrachtungshorizont 2030 hinaus.

Die primäre Funktion der Nationalstrasse A2 ist, den internationalen Nord-Süd-Verkehr durchzuleiten. Angestrebt wird, dass der regionale und überregionale Verkehr möglichst direkt die Autobahn erreicht. Durch die

Anordnung der Anschlüsse zwischen den Siedlungsgebieten können diese vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Der verbleibende Verkehr ist primär ein Ziel-/Quell- oder Binnenverkehr. Zur Erhaltung der Verlagerung ist es zwingend erforderlich, dass dieses System uneingeschränkt erhalten bleibt. In diesem Sinne sind Überlegungen, die Anschlüsse Reigeldossen und Hergiswil (Lopper) allenfalls aufzuheben, konsequent zu verwerfen.

Obwohl die Nationalstrasse grosse Kapazitätsreserven hat, führt die mangelnde Kapazität der Anschlüsse Stans-Süd und insbesondere Stans-Nord zu einem unerwünschten Verlagerungseffekt des Durchgangsverkehrs durch das Siedlungsgebiet von Stans. Die Anschlüsse müssen deshalb an den Bedarf angepasst werden.

Defizite bei der Verlagerung des Verkehrs bestehen insbesondere mit dem Durchgangsverkehr durch Stans nach Ennetmoos. Damit dieses Defizit reduziert werden kann, soll im Bereich Stans West eine Netzergänzung realisiert werden. Im Weiteren weisen nur die Gemeinden Wolfenschiessen und Emmetten keine Umfahrungsstrasse für den Durchgangsverkehr auf. Da die Verkehrsbelastungen in diesen zwei Siedlungen nicht sehr hoch bzw. akzeptierbar sind, erfüllt eine Umfahrung die Wirkungskriterien nicht.

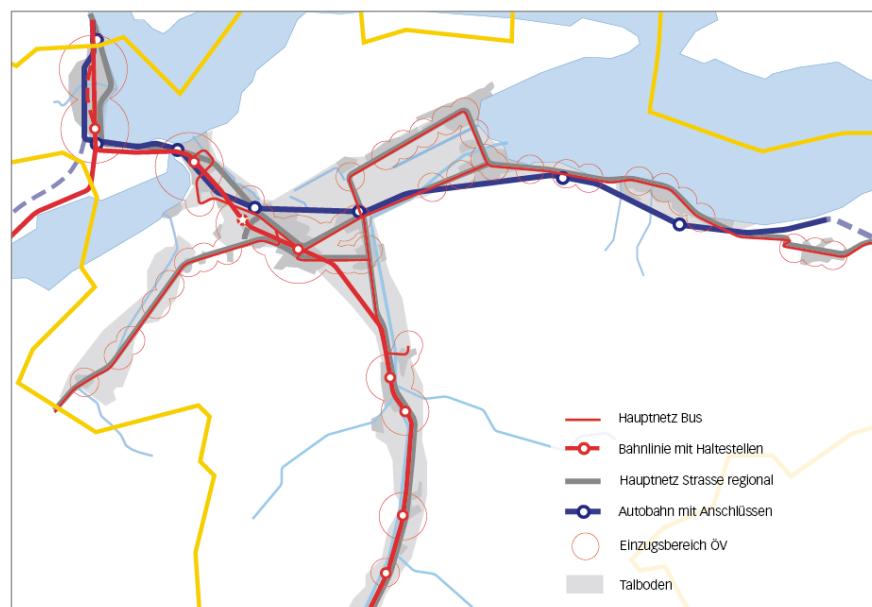


Abb. 18: Zukunftsbild: Hauptverkehrsnetz

Die Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsflächen soll im Kanton Nidwalden primär durch unüberbaute und unternutzte Parzellen im Siedlungsgebiet sowie durch Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen und Arbeiten gedeckt werden. Die ESP Wohnen werden dort ausgeschieden, wo eine sehr gute Erschliessung mit dem ÖV vorhanden ist bzw. realisiert wird. Bei den ESP Arbeiten (Industrie / Gewerbe) und insbesondere bei verkehrintensiven Nutzungen wird v.a. die Nähe zu einem Autobahnanschluss festgelegt.

Das Wohnumfeld wird durch attraktiv gestaltete Strassen- und Freiräume verbessert, insbesondere im Bereich der Dorfkerne und in den Wohnquartieren. Mit einem dichten und attraktiven Langsamverkehrsnetz abseits der Verkehrsachsen werden die Wohngebiete direkt mit dem Zentrum und den nahe liegenden Naherholungsgebieten verbunden. Beides reduziert Verkehr und fördert die Wohnqualität.

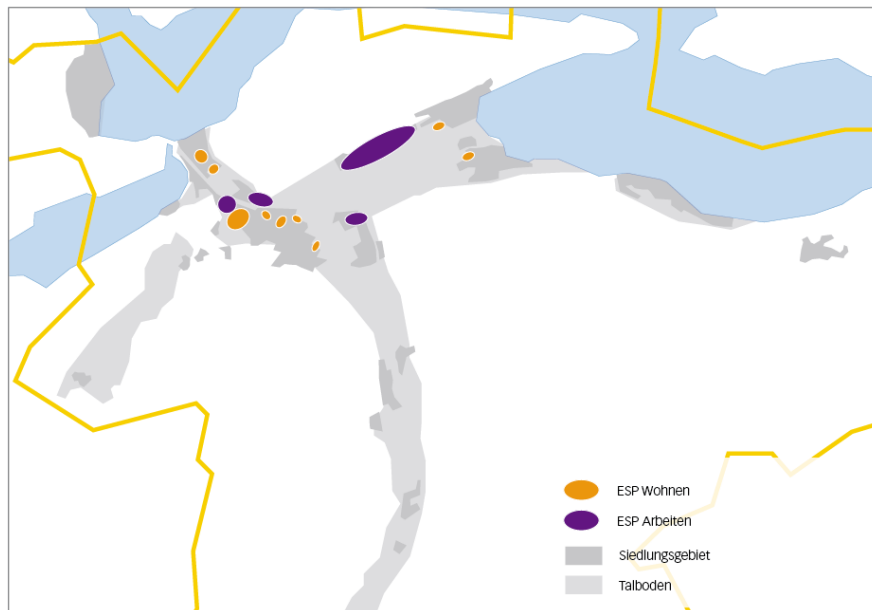


Abb. 19: Zukunftsbild: Siedlungsstruktur und ESP Wohnen und Arbeiten

Karte Nr. 16

Die Überlagerung der drei Themenbereiche Landschaft, Verkehr und Siedlung ergibt folgende Strukturkarte (Zukunftsbild) für den Kanton Nidwalden:

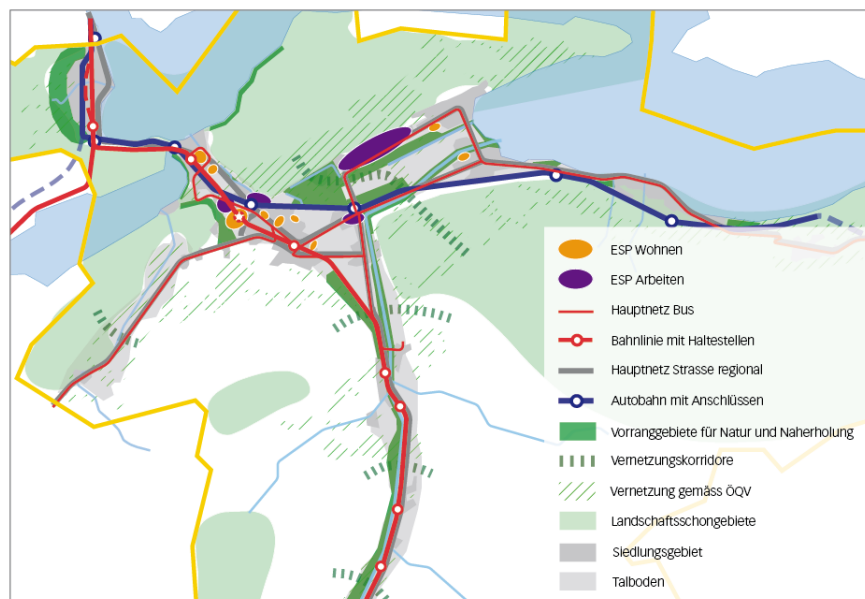


Abb. 20: Zukunftsbild: Strukturkarte Landschaft / Verkehr / Siedlung (Karte Nr. 16 im Anhang)

Karte Nr. 17

Die verschiedenen Inhalte der Strukturkarte (Landschaft, Siedlung und Verkehr) werden für den Raum Nidwalden in der Konzeptkarte räumlich konkretisiert.

Aus darstellerischen Gründen wird der Bereich Langsamverkehr nicht in dieser Karte aufgeführt. Für den Langsamverkehr wird im Kanton Nidwalden ein sicheres, dichtes und durchgehendes Netz angeboten (s. auch Karte Teilstrategie Veloverkehr Abb. 25). Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird in der Konzeptkarte die Bahnlinie mit den bestehenden und neuen Haltestellen sowie das Hauptnetz des Busverkehrs dargestellt. Weiterführende Angaben finden sich auch in der Abbildung 23 «Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität».

4.4 Auswirkungen auf den Baulandbedarf und auf den Verkehr

4.4.1 Baulandbedarf und -bilanz Wohnen Ziel 2030

Für den Bereich Wohnen wurden für das Zielszenario 2030 (+12%) der daraus resultierende Baulandbedarf sowie die Baulandbilanz berechnet:

	2009	2030	Bedarf (ha)	Reserven (ha)	Bilanz (ha)
Stans	7'809	9'400	25.2	6.1	-19.1
Buochs	5'314	5'850	12.1	9.0	-3.1
Stansstad	4'485	5'000	12.6	7.9	-4.7
Ennetbürgen	4'290	4'750	10.1	9.0	-1.1
Beckenried	3'249	3'800	10.5	12.7	2.2
Oberdorf	3'103	3'350	5.6	4.0	-1.6
Ennetmoos	2'085	2'300	4.5	3.3	-1.2
<i>Agglomeration Stans</i>	<i>30'335</i>	<i>34'450</i>	<i>80.6</i>	<i>52.0</i>	<i>-28.6</i>
Hergiswil	5'436	5'870	11.3	8.0	-3.3
Wolfenschiessen	2'001	2'100	3.8	7.5	3.7
Dallenwil	1'794	1'950	4.2	3.1	-1.1
Emmetten	1'228	1'330	3.4	14.2	10.8
<i>Kanton Nidwalden</i>	<i>40'794</i>	<i>45'700</i>	<i>103.3</i>	<i>84.8</i>	<i>-18.5</i>

Tab. 13: Baulandbedarf und -bilanz Wohnen Ziel 2030

Gesamthaft fehlen im Kanton Nidwalden bis ins Jahr 2030 rund 18 ha Bauland für das Wohnen. Ein grosser Mangel besteht insbesondere im Regionalzentrum Stans. Kleinere Gemeinden, wie beispielsweise Emmetten verfügen über Bauzonenreserven weit über das Jahr 2030. Der ausgewiesene Mangel an Bauland soll insbesondere dank Verdichtungen im bestehenden Siedlungsgebiet sowie Entwicklungsschwerpunkten Wohnen abgedeckt werden.

4.4.2 Verkehr 2030

Die infolge Trendentwicklung starke Überbelastung der bestehenden Strasseninfrastruktur im Kern der Agglomeration kann durch eine konsequente Abstimmung von Siedlung und Verkehr, d.h. durch das angestrebte Zukunftsbild, abgeschwächt werden. Mit der Ansiedlung der Entwicklungsschwerpunkte in möglichst direkter Anbindung an die leistungsstarke Hauptverkehrsader Nidwaldens, die Nationalstrasse A2, erfüllt das Agglomerationsprogramm eine der zentralen Voraussetzungen. Durch die gleichzeitige Lage der ESP entlang der wichtigsten ÖV-Achsen wird ein weiterer wichtiger Grundsatz erfüllt. Insbesondere die Haltestelle Bitzi leistet dabei einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsvermeidung, indem sie die neuen Siedlungsgebiete optimal erschliesst und zugleich die bereits erfolgte Siedlungsentwicklung in diesen Raum besser an den ÖV anbindet. Weitere Entwicklungsschwerpunkte (z.B. Allmend in Ennetbürgen und Aadörfli in Buochs) liegen an der best frequentiertesten Busverbindung in Nidwalden. Diese Situierung schafft die Voraussetzung für eine zusätzliche Qualitätsverbesserung auf dieser Buslinie. Mit den geplanten sichereren und neuen Langsamverkehrsverbindungen wird der Modalsplit weiter verbessert.

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

In nachfolgender Abbildung sind für den Zeithorizont 2030 die mittleren Rückstaulängen während der Barrierschliesszeiten, der Verkehrsdruck auf das Zentrum von Stans sowie die Stärke der Überlastung der LSA, Kreiseln und Knoten im Raum Stans dargestellt:

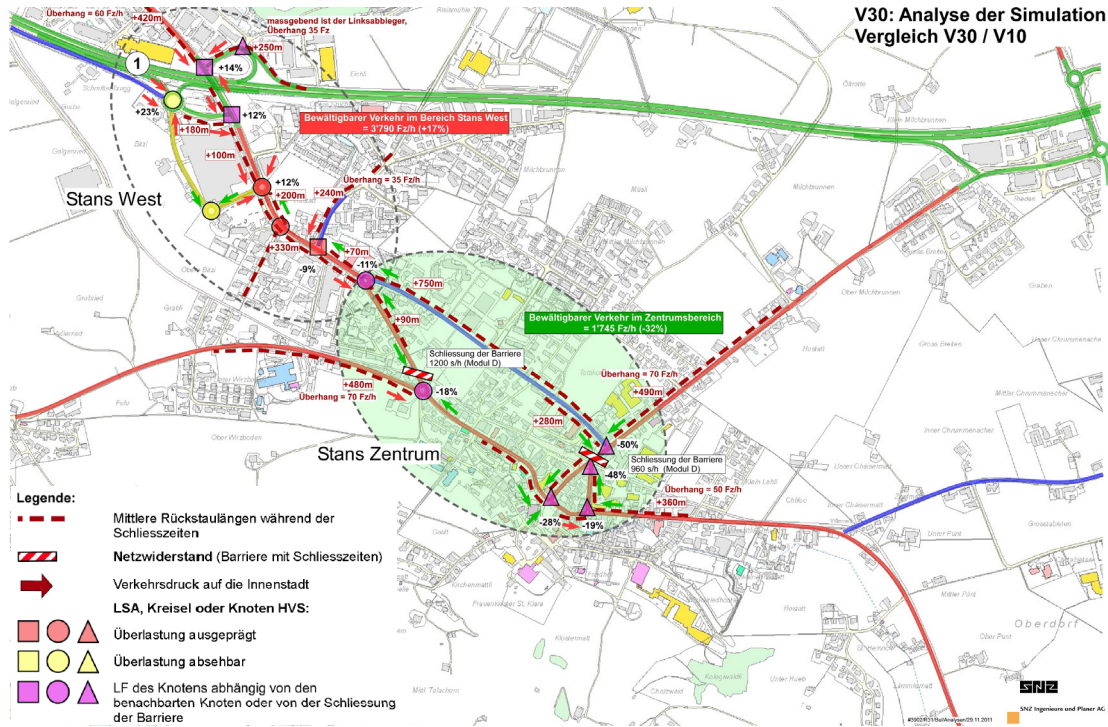


Abb. 21: Verkehrsanalyse Stans 2030 (Quelle: TBA NW)

Damit die Situation bewältigt werden kann, sind Massnahmen zur Verlagerung und Dosierung dringend erforderlich. Durch die kontinuierliche Engpassbeseitigung (Knotensanierungen) der vergangenen Jahre weist das verkehrsorientierte Strassennetz eine durchgehend ähnliche Kapazität auf. Rein bauliche Massnahmen für die Engpassbeseitigung sind nur noch punktuell möglich. Daher müssen ergänzend Verlagerungen, Anreize zur Verlagerung sowie Anpassungen des Netzes erfolgen.

Ausserhalb des Zentrums Stans wird diese Grenzbelastung im Zeithorizont 2030 noch nicht erreicht.

5. Strategie

Die Umsetzung des Zukunftsbildes wird in Strategien zu den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr konkretisiert. Da die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stark voneinander abhängen, sind die entsprechenden Teilstrategien aufeinander abgestimmt.

5.1 Teilstrategie Siedlung und Landschaft

Dank der Teilstrategie Siedlung und Landschaft wird der Boden haushälterisch genutzt, die Siedlungsentwicklung gut mit dem Verkehr, insbesondere dem ÖV, abgestimmt und die Landschaft geschützt und aufgewertet (u.a. für die Naherholung).

Teilstrategie	Beschreibung
TS S I	<p>Entwicklungsschwerpunkte</p> <p>Das Bevölkerungswachstum wird in erster Linie im Regionalzentrum Stans, im Subzentrum Hergiswil sowie in den Agglomerationsgemeinden an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen realisiert (u.a. ESP). Der ESP Stans West in Stans wird prioritär behandelt (s. auch Kap. 5.3).</p> <p>Neue Arbeitsplätze werden insbesondere in den definierten Schwerpunkten (ESP) angesiedelt. Diese Arbeitsplatzstandorte werden zu attraktiven wirtschaftlichen Fokuspunkten weiterentwickelt.</p>
TS S II	<p>Verdichtungspotenziale</p> <p>Die inneren Reserven werden identifiziert und aktiviert. Bestehende Siedlungsstrukturen werden unter der Berücksichtigung der Qualität der Lebensräume massvoll verdichtet.</p>
TS S III	<p>Abstimmung mit Verkehr</p> <p>Die Siedlungsentwicklung wird primär auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet.</p>
TS S IV	<p>Neueinzonungen</p> <p>Für Neueinzonungen werden Kriterien u.a. bezüglich ÖV-Erschliessung und minimaler Siedlungsdichte definiert.</p>
TS S V	<p>Überdimensionierte Bauzonenreserven</p> <p>Überdimensionierte Bauzonenreserven werden auf Auszonungen geprüft.</p>
TS S VI	<p>Siedlungsbegrenzung</p> <p>Die Siedlungs- und Landschaftsstruktur wird durch eine striktere Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet gestärkt (Siedlungsbegrenzungen).</p>
TS S VII	<p>Aufwertung Siedlungsgebiete</p> <p>Siedlungsgebiete mit übermässiger Verkehrsbelastung werden aufgewertet.</p>

Teilstrategie	Beschreibung
TS L I	Aufwertung und Vernetzung siedlungsprägende Landschaftsteile Siedlungsprägende Landschaftsteile werden in ihrer Funktion als Erholungsräume und ökologisch wertvolle Gebiete aufgewertet und vernetzt.
TS L II	Aufwertung der Achsen für die Naherholung Die Achsen für die Naherholung (insbesondere entlang den Gewässern) werden aufgewertet.
TS L III	Aufwertung der Freiräume und Verbindungen innerhalb der Siedlungen Innerhalb der Siedlungen werden für die Verbesserung des Wohnumfelds und die Naherholung Freiräume und Fusswegverbindungen geschaffen bzw. aufgewertet.
TS L IV	Siedlungsökologie Wo sich die Gelegenheit bietet werden bei baulichen Massnahmen Elemente der Siedlungsökologie integriert.

Die Teilstrategie Siedlung und Landschaft ist aus nachfolgender Abbildung ersichtlich:

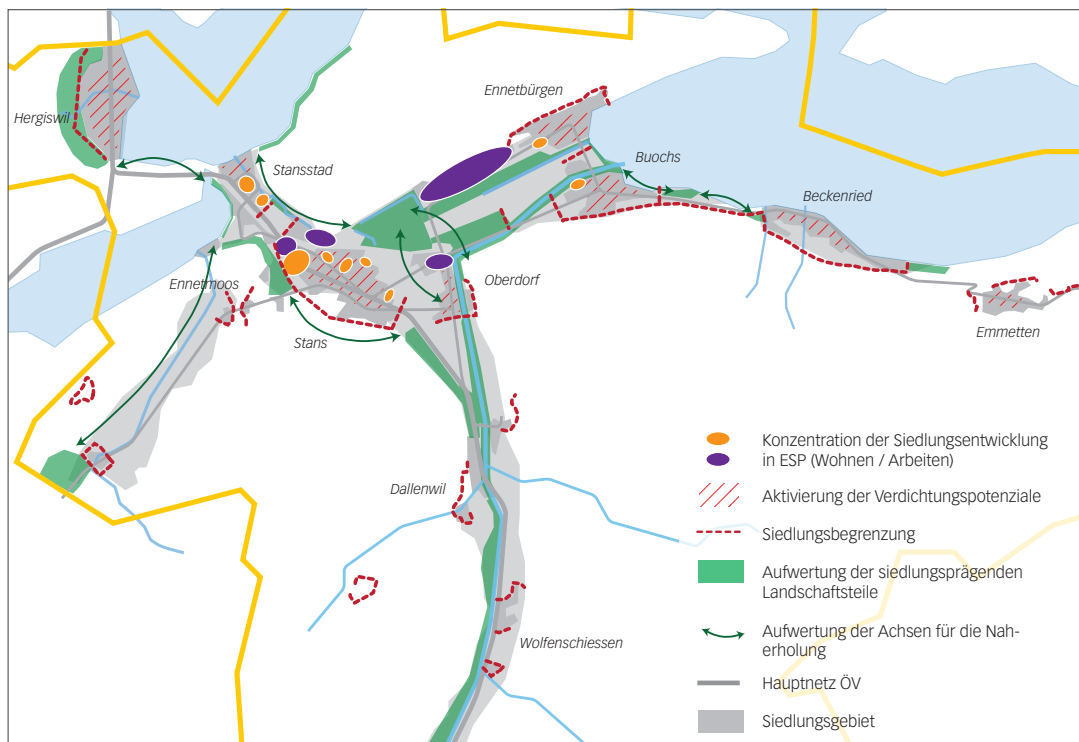


Abb. 22: Teilstrategie Siedlung und Landschaft

5.2 Teilstrategie Verkehr

5.2.1 Öffentlicher Verkehr

Ausgehend von der Grösse, der Struktur und der Nachfrage im Kanton Nidwalden wurde folgende ÖV-Strategie festgelegt:

Teilstrategie	Beschreibung
TS ÖV I	zb als Rückgrat Die Zentralbahn (S-Bahn- und IR-Züge) bildet das Rückgrat der regionalen (ÖV-) Entwicklung.
TS ÖV II	Erschliessung Agglomerationsgemeinden Agglomerationsgemeinden, die nicht am Bahnnetz liegen, sollen nachfragegerecht ein dichtes ÖV-Angebot (15’-/30’-Takt) erhalten.
TS ÖV III	Erschliessung ländlich-touristischer Raum Regionale Buslinien sichern im ländlich-touristischen Raum ein gutes Grundangebot (60’-Takt mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten).
TS ÖV IV	Umsteigebeziehungen Alle Buslinien schliessen mit guten Umsteigebeziehungen an das Bahnnetz an. Wichtigster Umsteigeknoten ist der kürzlich neugebaute Umsteigepunkt Bahnhof Stans (prioritäre Umsteigebeziehungen auf die IR-Züge). Mit guten P+R-/B+R-Angeboten im Kanton Nidwalden wird eine Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr erreicht.
TS ÖV V	Neue Haltestelle Bitzi Mit der neuen Haltestelle Bitzi können bestehende und künftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzpotenziale optimal erschlossen werden.

In nachfolgender Abbildung ist die Teilstrategie öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität (s. auch Kap. 5.2.4) dargestellt.

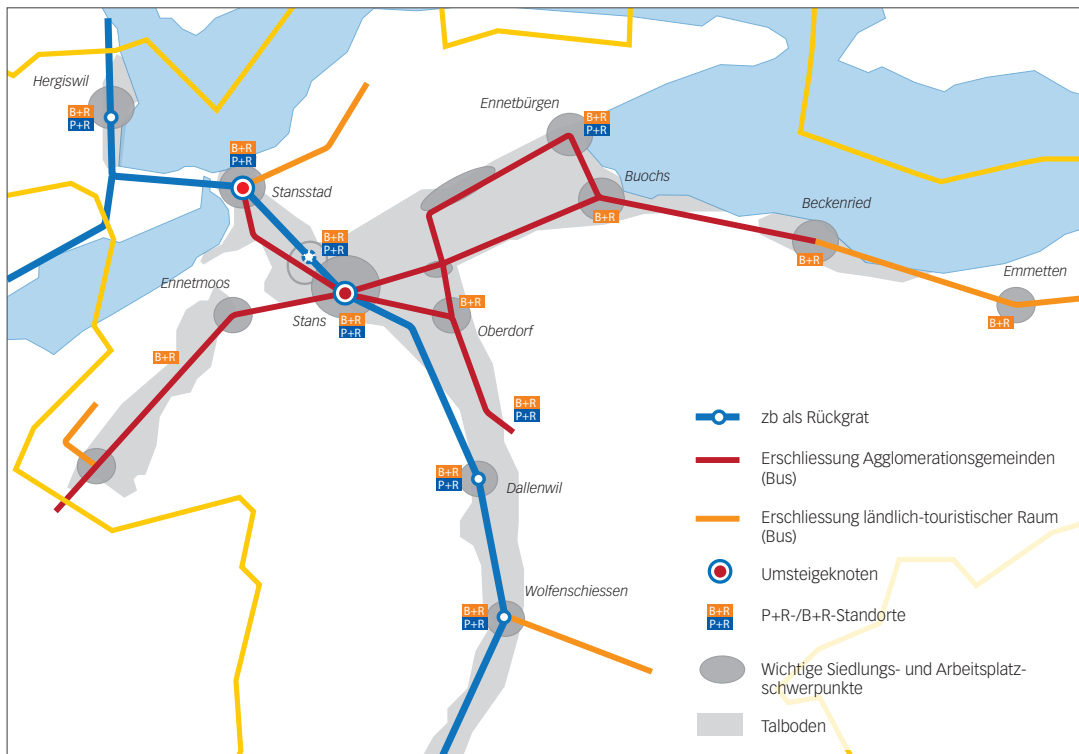


Abb. 23: Teilstrategie Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

5.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Der Kanton Nidwalden will ein zukunftsfähiges Verkehrssystem. Es wird eine gute Erschliessung für die Wirtschaft und Gesellschaft bei kleiner Belastung für die Umwelt und tragbaren Kosten angestrebt. Statt einseitiger Strategien sollen verkehrlenkende Massnahmen und verträgliche Ausbauten des Verkehrssystems kombiniert werden. Die heutige Erschliessungsstruktur soll in ihrer Gestalt erhalten werden. Das heisst im Grundsatz, dass die Zentren nicht durch Spurerweiterungen für den motorisierten Individualverkehr weiter ausgebaut werden. Die heutige Erschliessungsstruktur der Zentren mit zweisepurigen Strassen soll erhalten bleiben. Die verschiedenen Netzelemente von Strecken, Knoten und Bahnquerungen werden in Bezug auf ihre Kapazität aufeinander abgestimmt und optimiert. Sicherheitsdefizite insbesondere bei der Querung des Langsamverkehrs werden beseitigt.

Die Strategie für den motorisierten Individualverkehr ist in der 3 V-Strategie konzentriert:

«Verkehr **v**ermeiden, **v**erlagern und **v**erträglich gestalten»

- *Verkehr vermeiden*: Durch die gegenseitige Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird das Wachstum des Verkehrs gedämpft.

Dies erfolgt durch die Konzentration der Siedlungsentwicklung an verkehrstechnisch günstigen und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten. Neue Siedlungsgebiete entstehen nur an Orten mit guter ÖV-Anbindung.

- *Verkehr verlagern*: Das Umsteigen durch die Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität wird gefördert. Der Durchgangsverkehr wird wo nötig mit Umfahrungen und peripheren Erschliessungen weiter reduziert. Die Autobahnanschlüsse sind der Entwicklung anzupassen, damit kein weiteres Abdrängen des Verkehrs durch die Siedlungen erfolgt. Der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität gewinnen an Attraktivität. Direkte LV-Verbindungen in die Zentren und in siedlungsnaher Naherholungsräume verlagern und vermeiden Verkehr.
- *Verkehr verträglich gestalten*: Die negativen Auswirkungen des verbleibenden Verkehrs werden durch die Dosierung und Lenkung des Verkehrs, sowie durch die Strassenraumgestaltung minimiert. Die Sicherheit und die Durchgängigkeit für den LV wird verbessert. Die ÖV-Bevorzugung wird durchgängig ergänzt.

Die heutige Strassenhierarchie im Kanton Nidwalden mit verkehrsorientierten Strassen, in der Regel Kantonsstrassen und siedlungsorientierten Strassen soll beibehalten werden. Tempo 30 Zonen auf verkehrsorientierten Strassen, wie zum Beispiel im historischen Kern von Stans sollen die Ausnahme bleiben.

Der Grundsatz, in den Zentren keine Spurerweiterungen vorzunehmen, bewirkt eine Verbesserung des Modalsplits. Gleichzeitig werden dadurch das identitätsstiftende, traditionelle Erscheinungsbild erhalten und die Voraussetzungen für die Siedlungsgestaltung geschaffen. Zur Umsetzung dieses Grundsatzes werden weitere Teilstrategien definiert. Durch die dargestellte Siedlungsstrategie wird die Verkehrszunahme bestmöglichst vermieden. Die nachstehenden Teilstrategien TS MIV I bis TS MIV V konzentrieren sich darauf, den trotzdem verbleibenden Mehrverkehr zu verlagern und verträglich zu gestalten:

Teilstrategie	Beschreibung
TS MIV I	Durchgangsverkehr Der noch vorhandene Durchgangsverkehr wird konsequent aus den Zentren ferngehalten. Dafür werden auch neue Netzelemente erstellt, wie die Netzergänzung Stans West. Ergänzend wird der Durchgangsverkehr mit flankierenden Massnahmen reduziert. Die Limitierung des Zentrumsverkehrs in Stans durch die Bahnübergänge wird dabei als flankierende Massnahme genutzt.

TS MIV II	Tangentiale Erschliessungen Periphere Siedlungsgebiete werden heute über das Zentrum erschlossen. Dadurch wird das Zentrum mit unnötigem Quell-/Zielverkehr belastet. Deshalb wird durch tangentielle Erschliessungen, wie die Norderschliessung in Stans, der Zentrumsverkehr weiter reduziert und das Zentrum damit attraktiver gestaltet.
TS MIV III	ÖV-Bevorzugungen Die ÖV-Bevorzugung wird vervollständigt.
TS MIV IV	Sicherheit Die gefährlichen Konfliktstellen (Knoten, Strecken) werden saniert, um den Verkehr sicherer und auch in diesem Sinne verträglich zu gestalten.
TS MIV V	Strassenraumgestaltungen Die Strassen in den Siedlungsgebieten sollen mit der Vervollständigung der Torbildung sowie mit Strassenraumgestaltungen kontinuierlich weiter aufgewertet werden. Ebenso ist der Prozess der Beruhigung der siedlungsorientierten Strassen konstant weiter zu führen. Damit werden hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum, geringe Trennwirkung und hohe Sicherheit geschaffen, die mit einer an die traditionelle Bebauungskultur angelehnten Raumgestaltung die lokale Identität fördert.

Mit diesen Teilstrategien kann der Verkehr in den Zentren reduziert resp. auf dem heutigen Niveau gehalten werden. Damit im Planungszeitraum 2030 der Verkehr im Zentrum sicher und flüssig bewältigt werden kann, wird zudem ergänzend der Zugang zum inneren Zentrum in Spitzenstunden soweit notwendig dosiert. Parkierungsmöglichkeiten auf den Einfallachsen, von welchen aus das Zentrum zu Fuss gut erreichbar ist, tragen ergänzend dazu bei, den Verkehrszusammenbruch im Zentrum zu verhindern und die Drosselung des Verkehrs verträglich zu gestalten.

Bei der Umsetzung werden die Elemente so ergänzt, dass der motorisierte Individualverkehr kanalisiert bleibt und kein Ausweichverkehr auf Quartierstrassen erfolgt. Mit einer übersichtlichen Verkehrssituation und guten Orientierungsmöglichkeiten wird die direkte Erschliessung erreicht.

Die Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere die Lärmbelastung, werden möglichst reduziert. Die kantonalen Beiträge für die Sanierung entlang von Kantonsstrassen im IGW-Bereich werden fortgeführt. Zusätzlich sollen die Anstrengungen der Gemeinden zur Lärmreduktion entlang der Autobahn neu mit einem kantonalen Beitrag von 25% unterstützt werden.

Die aufgezeigte Strategie ermöglicht es, die negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm, Luftschadstoffe, Energieverbrauch und Platzbedarf relevant zu vermindern (s. auch unter «Beurteilung» in den Massnahmenblättern).

Die Teilstrategie MIV am Beispiel Stans

Der Durchgangsverkehr soll möglichst vom Zentrum ferngehalten werden.

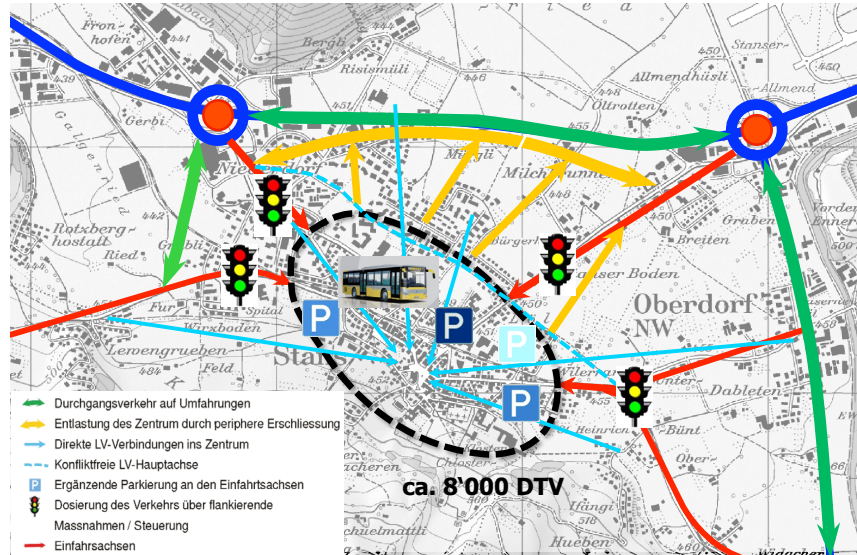


Abb. 24: Die Teilstrategien MIV am Beispiel Stans (Quelle: TBA NW)

Management der Verkehrsmengen und Abstimmung mit Nutzung

Sofern Wohngebiete und Zentrumszonen durch verkehrliche Auswirkungen von Entwicklungsgebieten (ESP) betroffen sind, sind Anwohnende vor zusätzlichen Immissionen zu schützen. Die Schaffung und qualitative Aufwertung der Aussenräume und ein hoher Wohnanteil tragen zur Urbanität und einer verträglichen Mobilitätsabwicklung bei.

Eine Verminderung der Verkehrsauswirkung für die Anwohner und die Schaffung von öffentlich nutzbaren Aussenräumen verbessert die Akzeptanz der Verdichtung von Entwicklungsgebieten. Wo ein Wohnanteil festgelegt ist, richtet sich das Verkehrsregime auf den Erschliessungsachsen nach den Bedürfnissen der Bewohnenden. Besonders geschont werden gebietsbezogene Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Krippen usw..

5.2.3 Langsamverkehr

Die Teilstrategie LV hat insbesondere zum Ziel, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern:

Teilstrategie	Beschreibung
TS LV I	Verbindungen Alltagsnetz Die nationalen, kantonalen und kommunalen Routen werden mit einer konsequenten Ausrichtung auf die vollständige und direkte Verbindung zwischen den Zielen aufeinander abgestimmt. Die Netzlücken sind dabei zu schliessen, direkte Verbindungen zu gewährleisten und die Entwicklungsschwerpunkte optimal zu erschliessen.
TS LV II	Erschliessungen Alltagsnetz Gegenüber der eher tangentialen Erschliessung beim MIV werden die Wohngebiete beim LV direkt mit dem Zentrum verbunden, was eine Verbesserung des Modalsplits erzeugt. Die Qualität des LV-Netzes wird im Weiteren durch das generelle Vermeiden von Umwegen, eine durchgängig gute Routenqualität zu den Umsteigeknoten und verkehrintensiven Einrichtungen sowie die Optimierung bei den Konfliktstellen verbessert.
TS LV III	Freizeitnetze Mit durchgängigen, direkten und attraktiven Fortführungen der LV-Verbindungen vom Zentrum über die Wohnbereiche in die Naherholungsgebiete wird die Erholung in LV-Distanz ermöglicht und gefördert. Wichtiges Teilziel ist dabei, dass die Naherholungsgebiete untereinander verbunden werden, um einen erheblichen Mehrwert generieren zu können. Mit direkt erreichbaren und attraktiven Naherholungsgebieten kann dem stark steigenden motorisierten Freizeitverkehr entgegengewirkt werden.
TS LV IV	Sicherheit Die Sicherheit des LV-Netzes wird durch die Beseitigung der Schwachstellen und die LV-spezifische sicherheitstechnische Überprüfung bei der Planung von Verkehrsanlagen erhöht. Der Fokus wird insbesondere auf Verkehrsanlagen gelegt, bei denen eine Koexistenz zwischen LV und MIV besteht. Der Sicherheit der Schulwege und der Wege zu Freizeiteinrichtungen gilt weiterhin ein besonderes Augenmerk.
TS LV V	Abstellplätze Die Schaffung und Ergänzung von qualitativ guten Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten sowie die flächendeckend durchgängige Ergänzung der Signalisation sind ebenso wichtige Elemente der LV-Strategie.

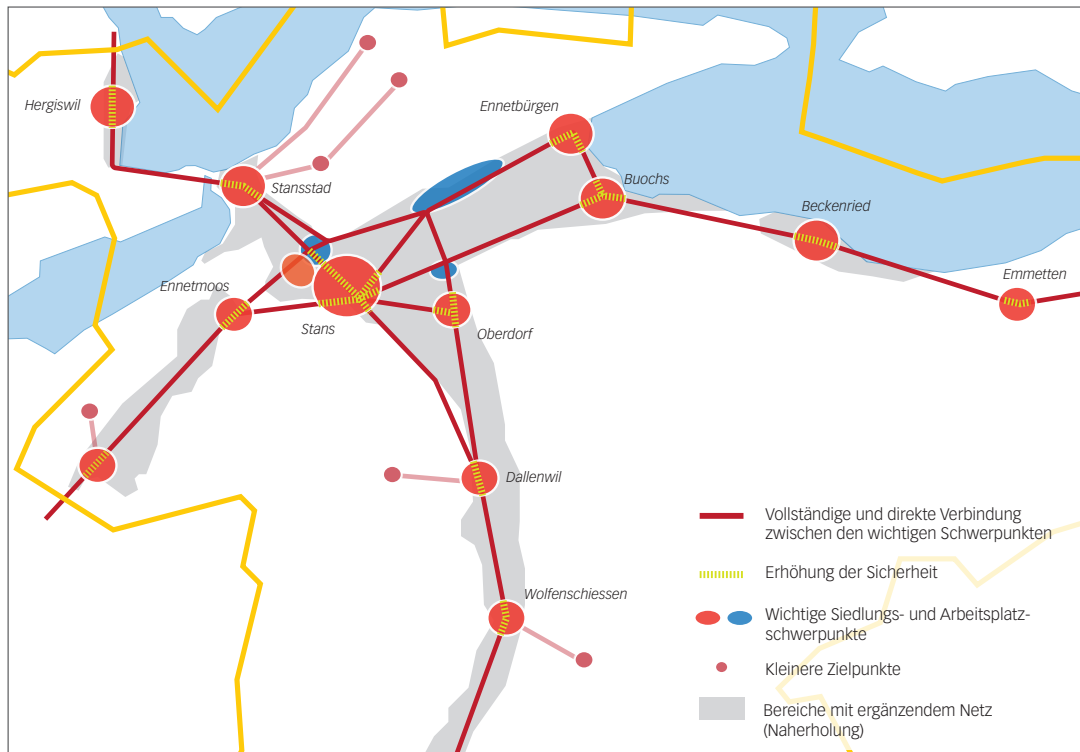


Abb. 25: Teilstrategie Veloverkehr

5.2.4 Kombinierte Mobilität

Dank der Teilstrategie Kombinierte Mobilität sollen MIV-Fahrten auf den öffentlichen Verkehr und auf den Langsamverkehr verlagert werden:

Teilstrategie	Beschreibung
TS KM I	Förderung der kombinierten Mobilität Die kombinierte Mobilität (LV / ÖV und MIV / ÖV) wird gefördert. Günstige P+R, attraktive B+R-Anlagen sowie ergänzende Angebote (z.B. «Miet-Velos») werden an den Bahnhöfen angeboten. Die Benutzerfreundlichkeit des P+R-Angebots (Kennzeichnung, Zugang, usw.) wird verbessert.

5.2.5 Nachfrageorientierte Ansätze

Dank den nachfrageorientierten Ansätzen sollen eine Entlastung der heute bestehenden Problembereiche des MIV (Stau, Emissionen, usw.) sowie eine Effizienzsteigerung bei der Bewältigung der Verkehrsströme erreicht werden.

Teilstrategie	Beschreibung
TS NO I	Mobilitätsmanagement Die Mobilität wird dank Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement (z.B. Mobilitätszentrale) gesteuert und gelenkt. Ein wesensgerechter Einsatz der Verkehrsmittel wird gefördert.
TS NO II	Parkierung Im Bereich der öffentlichen Parkierung wird folgende Strategie verfolgt: <ul style="list-style-type: none">– Durch die Konzentration von Parkplätzen an geeigneten (dezentralen) Standorten soll der Suchverkehr vermindert und die Zentren entlastet werden.– Öffentliche Parkplätze sollen bewirtschaftet werden. Die Anzahl an Gratisparkplätzen ist tief zu halten.– Es wird eine Entschädigung angestrebt, die verursachergerecht, kostendeckend und lenkungswirksam ist.– Bei der Realisierung von grösseren Parkanlagen sind diese nach Möglichkeit unterirdisch anzulegen.– Die Gemeinden erlassen (bei Bedarf) kommunale Parkplatzreglemente, welche das Parkieren auf öffentlichen Parkierungsflächen regeln.– Bei publikumswirksamen Bauten und Anlagen sollen einheitliche Bewirtschaftungsgrundlagen gelten.– Dezentral angeordnete P+R-Anlagen mit attraktiven Anbindungen an den öffentlichen Verkehr sollen gefördert werden (s. P+R-Konzept).

5.3 Fokus Entwicklungsschwerpunkt Stans West

5.3.1 Beschrieb

Wie bereits erwähnt, soll im Kanton Nidwalden die Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsflächen neben unüberbauten und unternutzten Parzellen im Siedlungsgebiet dank der Bereitstellung von Flächen in Entwicklungsschwerpunkten (ESP) abgedeckt werden. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Nidwalden wird der Entwicklungsschwerpunkt Stans West (ESP Wohnen und Arbeiten) im Regionalzentrum Stans als prioritär definiert. In diesem Gebiet können die Bereiche Siedlung, Verkehr (ÖV / MIV / LV / kombinierte Mobilität) und Landschaft optimal aufeinander abgestimmt werden.

Die Entwicklung dieses Gebietes soll mit einer integralen Sichtweise erfolgen (u.a. Siedlungsentwicklung, S-Bahnhaltestelle, Erschliessung mit dem LV und dem MIV). Deshalb wurde im Jahr 2010 ein Workshopverfahren mit allen Entscheidungsträgern durchgeführt. Als Resultat liegt nun ein Gesamtentwicklungskonzept vor.

Für die Entwicklung des Gebietes Stans West wurden folgende Zielsetzungen festgelegt:

- Schaffung eines attraktiven Entwicklungsschwerpunktes für Wohnen und Arbeiten, etappierbar und mit hoher Qualität für das Ortsbild.
- Erhalten und Weiterentwickeln einer gepflegten Kulturlandschaft (Landschaftsbild, Hochwasser, Flächenverbrauch, Landwirtschaft).
- Erhalten und Weiterentwickeln eines leistungsfähigen und sicheren Verkehrssystems (attraktive und sichere Langsamverkehrsverbindungen, attraktiver und störungsfreier öffentlicher Verkehr, sicheres und leistungsfähiges Strassennetz, umweltbewusste Mobilität).

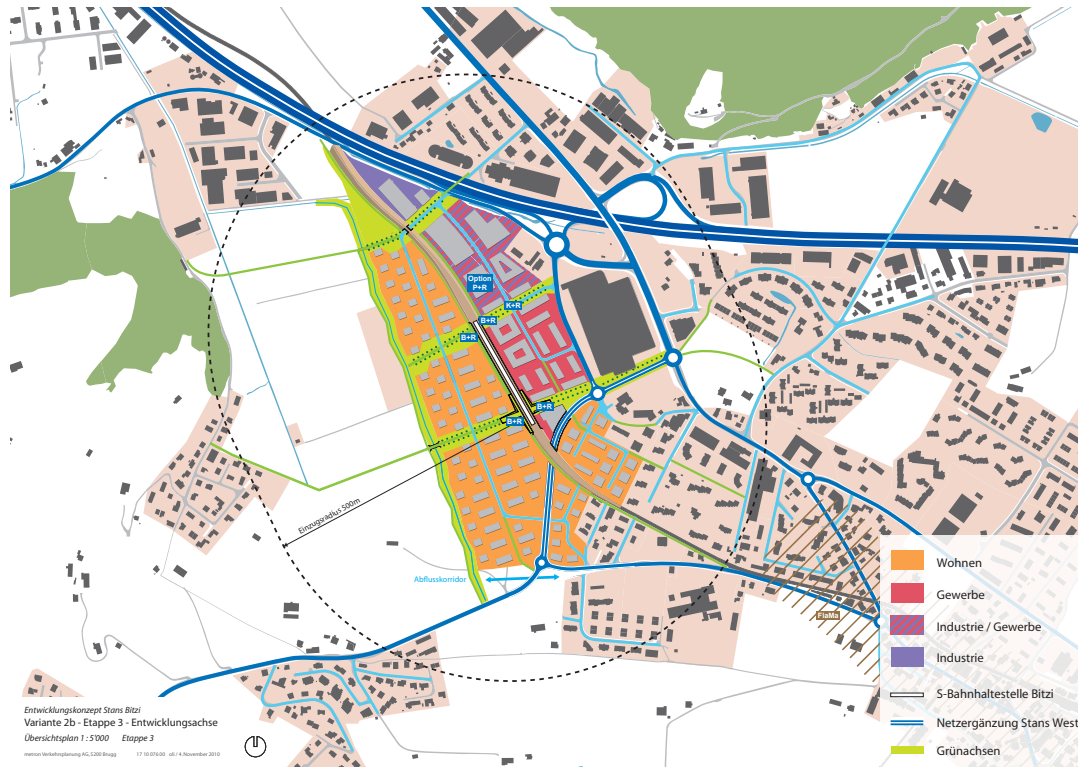


Abb. 26: Gesamtentwicklungskonzept ESP Stans West, mögliche langfristige Entwicklungsperspektive

Das erarbeitete Gesamtentwicklungskonzept beinhaltet folgende wichtige Elemente:

Nutzungen

Die Nutzungen orientieren sich an den bestehenden und künftigen Strukturen sowie der Erschliessung:

- Publikumsintensive Nutzungen (Einkauf, Dienstleistungen) entlang der Hauptachse Länderpark – Bahnhaltestelle
- Arbeitsplatzintensive Dienstleistung und Gewerbe zwischen Bahnhaltestelle und Länderpark
- Arbeitsplatzintensives Gewerbe und Industrie entlang der Autobahn
- Verdichtetes Wohnen im Süden und Westen

Haltestelle Bitzi und Doppelspurausbau

Die S-Bahnhaltestelle Bitzi ermöglicht eine optimale Verknüpfung von Siedlung und Verkehr im neuen ESP Wohnen und Arbeiten. Der Vorbereich der Haltestelle wird als Platz ausgestaltet. Die Buserschliessung wird sichergestellt. Für die zukünftige Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs wird zudem im Raum Bitzi der Platz für einen Doppelspurausbau gesichert.

Netzerhöhung Stans West

Die Netzerhöhung Stans West hat zwei Funktionen. Primär dient sie als Umfahrungsstrasse und entlastet das Zentrum von Stans, insbesondere die Stansstaderstrasse, die Ennetmooserstrasse und den Karliplatz. Mit

dieser Netzergänzung ist die Gemeinde Ennetmoos direkt an das übergeordnete Strassennetz (A2) sowie den ESP Stans West angeschlossen. Die Strasse dient gleichzeitig als Haupteinschliessung des ESP Stans West. Aufgrund des prognostizierten Verkehrs 2030 mit einem DTV von ca. 7'900 Fahrzeugen/Tag kann die Netzergänzung Stans West beide Funktionen wahrnehmen.

Achse Länderpark – Bahnhofstabelle

Zwischen der Haltestelle Bitzi und dem Länderpark wird eine attraktive Fussgängerachse angestrebt. An dieser Achse werden die publikumsintensiven Nutzungen angeordnet.

Erschliessungsstrassen

Die Erschliessungsstrassen haben neben ihrer verkehrlichen Funktion auch eine wichtige städtebauliche Funktion. Die vielfältigen Funktionen müssen sich in ihrer Gestaltung widerspiegeln.

Langsamverkehrsnetz

Dem Fuss- und Veloverkehr soll ein dichtes und sicheres Wegnetz angeboten werden. Das Strassennetz wird durch direkte Fuss- und Velowege ergänzt.

Kombinierte Mobilität

Im Bereich der Haltestelle Bitzi soll ein ausreichendes, attraktives Angebot an B+R-Abstellanlagen angeboten werden. Zudem sollen 50 P+R-Plätze erstellt werden.

Übergeordnete Grünstrukturen

Grünachsen mit verschiedenen Hierarchien machen das Gebiet durchlässig, geben Orientierung und setzen der Flexibilität Grenzen, indem sie als Abschluss / Grenze einer jeweiligen Nutzung gedacht sind. In diesen Grünachsen verlaufen auch die wichtigen Verbindungen für den Langsamverkehr. Der Siedlungsrand gegenüber dem kommunalen Landschaftsschutzgebiet wird bewusst definiert und frühzeitig gestaltet. Die Grünelemente richten sich nach dem Erholungs-, Freiraum- und Strassenbegrünungskonzept. Die Strassenbegrünung ist integrierter Teil der Infrastrukturplanung und sie wird im Zuge des Strassen- und Wegnetzbaues erstellt.

Siedlungsgestaltung

Das neue Baugebiet wird gemäss Baugesetz in Einheiten unterteilt, für die jeweils ein Gestaltungsplan erstellt wird. In diesen Gestaltungsplänen (bestehend aus Plan und Sonderbauvorschriften) werden die Baufelder und Bauvolumen festgelegt und mit einem Richtprojekt illustriert. Weiter werden Zufahrt und Parkierung definiert und es wird die Grundstruktur der gebietsinternen Freiräume und Begrünung festgesetzt. Bei Bedarf können weitere Elemente wie beispielsweise Fassadengestaltung, Materialisierung und Farbgebung integriert werden. Für Gebäude oder Gebäudekomplexe mit besonderer Bedeutung können auch Wettbewerbsverfahren verlangt oder empfohlen werden. Mit diesen Verfahren kann eine hohe Nutzungs- und Gestaltungsqualität erreicht werden.

Etappierung

Es ist davon auszugehen, dass der Entwicklungsschwerpunkt Stans West nicht in 10 – 15 Jahren vollständig umgesetzt sein wird. Aus diesem Grund ist eine gewisse Flexibilität hinsichtlich der Etappierung und Nutzung erforderlich. Ein mögliche, zweckmässige Etappierung ist in der folgenden Abbildung ersichtlich:

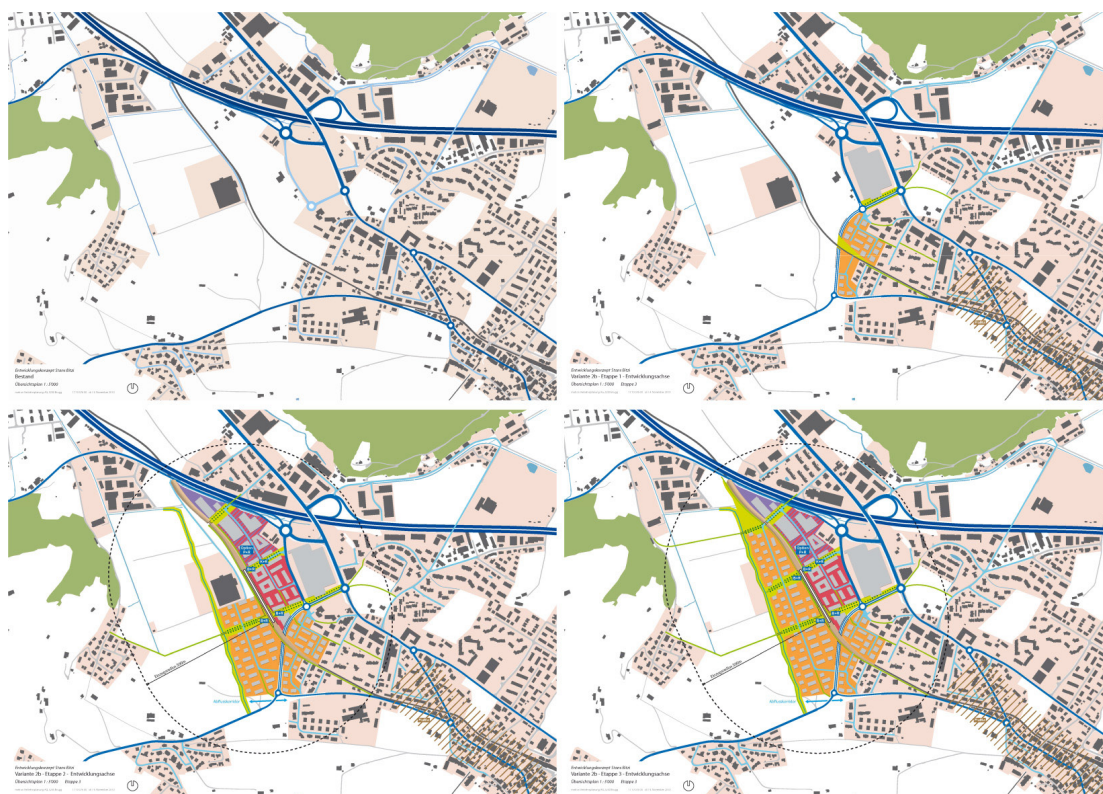


Abb. 27: Mögliche Etappierung des ESP Stans West

Etappe 1

- Bau Netzergänzung mit einer lichten Höhe der Unterführung von 3.50 m
- Erschliessung und Überbauung der Gebiete östlich der neuen Strasse

Etappe 2

- Verlegung Bahntrasse, Bau Doppelspurinsel und Errichtung Haltestelle
- Netzergänzung mit einer lichten Höhe von 4.50 m
- Ausgestaltung neuer Siedlungsrand
- Fuss- und Velobrücke über Autobahn
- Erschliessung und Überbauung der Gebiete im Norden sowie im Südwesten

Etappe 3

- Verlegung Müller / Martini
- Erschliessung und Überbauung der Gebiete im Nordwesten

Ein wesentlicher Vorteil des erarbeiteten Konzeptes ist die Unabhängigkeit von Strassenausbau (Netzergänzung) und Bahnausbau. Wegen des hohen

Grundwasserspiegels ist anzustreben, die Strassenunterführung möglichst wenig tief abzusenken. Indem das Trasse der Bahn nur geringfügig verschoben wird, kann die Netzergänzung vorgängig, jedoch mit einer geringeren lichten Höhe, erstellt werden.

5.3.2 Begründung zur Linienwahl Netzergänzung und Bahn Mitte

Netzergänzung Stans West

Für die Linienführung der Strasse im Gebiet Stans West wurden verschiedene Varianten untersucht. Daraus abgeleitet können folgende Hauptvarianten definiert werden:

- Randumfahrung (Galgenried)
- Variante Mitte
- Netzergänzung

Die Vor- und Nachteile dieser drei Hauptvarianten sind aus nachfolgender Tabelle ersichtlich:

	Vorteile	Nachteile
Randumfahrung (Galgenried)	<ul style="list-style-type: none"> + Geringe Belastung Entwicklungsgebiet (Lärm/Trennwirkung) + Keine Kunstbauten notwendig + Geringe Eingriffe ins Ortsbild + Klare Siedlungsgrenze 	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Entlastungswirkung - Zusätzliche Erschliessung für Entwicklungsgebiet erforderlich - Bahnhofstabelle 'im Hinterhof' - Schlechte Orientierung - Druck auf Siedlungserweiterung Richtung Westen - Belastung attraktivste Wohnlage - Barriere zur offenen Landschaft/Naherholung
Variante Mitte	<ul style="list-style-type: none"> + Gute Verknüpfung Bahn - Strasse + Erschliessung Entwicklungsgebiet 	<ul style="list-style-type: none"> - Hohe Belastung Entwicklungsgebiet (Lärm/Trennwirkung) - Geringe Entlastungswirkung - Schlechte Orientierung - Schleifende Schnitte Bahn/Strasse (Kunstbauten) - Beeinträchtigung Haltestellenumfeld
Netzergänzung	<ul style="list-style-type: none"> + Hohe Entlastungswirkung + Wenig Landverbrauch + Nutzen für den ÖV (Verlegung Buslinie nach Ennetmoos möglich) + Sehr gute Orientierung (Strassenführung in Zielrichtung) + Ergänzung Publikumsnutzung an der Achse zur Bahnhofstabelle + Gemeinsame Erschliessung und Verbindung 	<ul style="list-style-type: none"> - Belastung Entwicklungsgebiet (Lärm/Trennwirkung) - Starke Belastung Knoten Bitzstrasse/Stansstaderstrasse

Tab. 14: Vor- und Nachteile der untersuchten Strassenvarianten

Es zeigt sich, dass die Variante Netzergänzung die meisten Vorteile und die wenigsten Nachteile mit sich bringt.

Entscheidend für die Variantenwahl ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Mit der gewählten Netzergänzung wird sichergestellt, dass eine optimale zukünftige Siedlungsentwicklung in Etappen möglich ist, die Strasse die gewünschte Entlastungswirkung auf den heutigen Zubringerachsen erreicht und die Strasse von allen Verkehrsteilnehmern erkennbar ist und daher auch genutzt wird.

Die Bewertung der drei Hauptvarianten im Bereich Strasse ist nachfolgend synoptisch dargestellt:

Kriterien	Randumfah- rung	Variante Mitte	Netzer- gänzung
Länge Fahrweg			
Grundwasser			
Entlastungswirkung			
Kosten			
Siedlungsgestaltung			
Lärm			
Hochwasser			
Landverbrauch			
Bewirtschaftung Landwirtschaft			
<i>Gesamtbilanz</i>	3 : 6	4 : 5	8 : 1

Tab. 15: Bewertung der drei Hauptvarianten Strasse Stans West

Bahntrasse Mitte

Für die Linienführung der Bahn im Bereich Stans West wurden folgende drei Hauptvarianten untersucht:

- Bahntrasse Ost
- Bahntrasse Mitte
- Bahntrasse West

Wie aus nachfolgender Tabelle ersichtlich, weist das gewählte Bahntrasse Mitte (ähnliche Linienführung wie heute) die meisten Vorteile und die geringsten Nachteile auf.

	Vorteile	Nachteile
Bahntrasse Ost	<ul style="list-style-type: none"> + Gute Erschliessung des Entwicklungsgebiets, grösseres Einzugsgebiet + Haltestelle nah zum Einkaufszentrum + Integrierte Haltestelle, belebtes, attraktives Haltestellenumfeld 	<ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit zwischen Bahnverlegung und Strassenbau - Ungünstige Strukturen zwischen Bahn und Rotzlochstrasse - Belastung des Entwicklungsgebietes (Lärm/Trennwirkung) - Kosten

Bahntrasse Mitte	<ul style="list-style-type: none"> + Gute Erschliessung des Entwicklungsgebiets + Integrierte Haltestelle, belebtes, attraktives Haltestellenumfeld + Keine Abhängigkeit zwischen Bahnverlegung und Strassenbau + Kosten 	<ul style="list-style-type: none"> - Belastung Entwicklungsgebiet (Lärm/Trennwirkung) - Ungünstige Strukturen nördlich Müller Martini
Bahntrasse West	<ul style="list-style-type: none"> + Geringe Belastung des Entwicklungsgebiets (Lärm/Zerschneidungseffekte) + Klarer Siedlungsrand im Westen + Integrierter Hochwasserschutz 	<ul style="list-style-type: none"> - Geringe Erschliessungswirkung - Weniger attraktives Haltestellenumfeld - Siedlungsrand nicht gestaltet - Druck auf spätere Siedlungsentwicklung nach Westen - Abhängigkeit zwischen Bahnverlegung und Strassenbau - Kosten

Tab. 16: Vor- und Nachteile der untersuchten Bahntrasse

5.3.3 Nutzen und Auswirkungen

Dank der Umsetzung des Gesamtentwicklungskonzepts Stans West kann eine Stärkung der Siedlungsentwicklung entlang der gut bedienten ÖV-Hauptachse Stans – Luzern und somit eine Verringerung der Zersiedlung erreicht werden. Die sehr gute ÖV-Erschliessung, welche in diesem Gebiet mit Bahn und Bus erreicht werden kann, fördert u.a. auch die Realisierung von autoarmen Siedlungen. Damit findet auch eine Verschiebung des Modalsplits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs statt.

Im Einzugsbereich der neuen S-Bahnhaltestelle Bitzi (500 m) wohnen heute rund 1'500 Personen und arbeiten gut 1'200 Beschäftigte. Mit der geplanten Siedlungsentwicklung im Bereich Stans West werden zukünftig zusätzlich gut 1'000 Einwohner und 1'000 Beschäftigte mit der Haltestelle Bitzi erschlossen. Dank der Haltestelle Bitzi können die heutigen und künftigen Einwohner dieses Gebietes u.a. das Zentrum Luzern als wichtiger Arbeitsplatz- und Kulturstandort umsteigefrei erreichen.

Die Netzergänzung Stans West bringt eine Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystem mit sich. Die Netzergänzung bewirkt u.a. eine Entlastung der Strassen im Zentrum von Stans (s. auch Kap. 5.3.4), eine Verbesserung der Erreichbarkeit des ESP Wohnen und Arbeiten Stans West sowie attraktivere LV-Wege im Zentrum von Stans dank der Entlastung der Strassen durch den MIV.

Damit die mit der Planung Stans West einhergehende Tangierung der bestehenden kommunalen Landschaftsschutzzone kompensiert werden kann, wird diese einerseits Richtung Westen vergrössert. Andererseits wird den Grünelementen innerhalb der Siedlung eine grosse Bedeutung beigemessen (u.a. grosszügige Grünachsen).

5.3.4 Verkehrliche Auswirkungen

Die Entlastungswirkung der Netzergänzung Stans West in der Abendspitze und für den DTV auf verschiedenen Strassenabschnitte im Raum Stans ist in nachfolgenden Tabellen aufgeführt:

Verkehr MSV (Mfz/h)		V30 (Zustand 2030) ohne Netzergänzung			V31 (Zustand 2030) mit Netzergänzung			Entwicklung SW V30>V31	Entwicklung Gesamt V30>V31
		Anteil Gebiet Stans West	Gesamt	Anteil SW in %	Anteil Gebiet Stans West	Gesamt	Anteil SW in %		
1	A2 von Luzern	355	2'240	16%	355	2'230	16%	0%	0%
2	A2 nach Luzern	80	2'075	4%	80	2'115	4%	0%	2%
3	A2 von Süden	225	2'090	11%	200	2'115	9%	-11%	1%
4	A2 nach Süden	115	2'310	5%	115	2'435	5%	0%	5%
5	Stansstaderstrasse, Hansmatt	350	1'390	25%	335	1'710	20%	-4%	23%
6	Stansstaderstrasse, Spichermatt	620	1'690	37%	410	1'440	28%	-34%	-15%
7	Ennetmooserstrasse	375	1'375	27%	265	905	29%	-29%	-34%
8	Stansstaderstrasse, Langmatt	320	875	37%	20	635	3%	-94%	-27%
9	Robert-Durrerstrasse	245	1'165	21%	240	1'050	23%	-2%	-10%
10	Dorfplatz	110	830	13%	160	910	18%	45%	10%
11	R. Durrerstrasse, Bahnhofplatz	195	1'075	18%	180	975	18%	-8%	-9%
12	Buochserstrasse	65	825	8%	55	880	6%	-15%	7%
13	Engelbergerstrasse	120	815	15%	155	720	22%	29%	-12%
14	Netzergänzung Stans West	0	0	0%	485	1'030	47%	100%	100%
	Alle	3'175	18'755	17%	3055	19150	16%	-4%	2%

Tab. 17: Entlastungswirkung MSV (Abendspitze) mit Netzergänzung Stans West (Quelle: TBA NW)
SW: Stans West

Verkehr DTV (Mfz/d)		V30 (Zustand 2030) ohne Netzergänzung			V31 (Zustand 2030) mit Netzergänzung			Entwicklung SW V30>V31	Entwicklung Gesamt V30>V31
		Anteil Gebiet Stans West	Gesamt	Anteil SW in %	Anteil Gebiet Stans West	Gesamt	Anteil SW in %		
1	A2 von Luzern	3'500	24'050	15%	3'500	23'800	15%	0%	-1%
2	A2 nach Luzern	800	24'510	3%	800	24'510	3%	0%	0%
3	A2 von Süden	1'150	25'950	4%	1'250	26'500	5%	9%	2%
4	A2 nach Süden	2'150	22'400	10%	2'300	23'200	10%	7%	4%
5	Stansstaderstrasse, Hansmatt	3'600	17'350	21%	3'600	17'200	21%	0%	-1%
6	Stansstaderstrasse, Spichermatt	6'250	18'100	35%	4'450	14'850	30%	-29%	-18%
7	Ennetmooserstrasse	3'450	12'500	28%	650	6'450	10%	-81%	-48%
8	Stansstaderstrasse, Langmatt	3'650	11'200	33%	1'250	7'350	17%	-66%	-34%
9	Robert-Durrerstrasse	2'000	9'200	22%	2'100	9'500	22%	5%	3%
10	Dorfplatz	800	7'400	11%	800	7'550	11%	0%	2%
11	R. Durrerstrasse, Bahnhofplatz	1'700	9'750	17%	1'450	8'200	18%	-15%	-16%
12	Buochserstrasse	550	8'450	7%	300	7'050	4%	-45%	-17%
13	Engelbergerstrasse	750	4'900	15%	750	5'650	13%	0%	15%
14	Netzergänzung Stans West				3'250	7'900	41%	100%	100%
	Alle	30'350	195'760	17%	26'450	189'710	14%	-13%	-3%

Tab. 18: Entlastungswirkung DTV mit Netzergänzung Stans West (Quelle: TBA NW)
SW: Stans West

Die Netzergänzung Stans West bewirkt im Raum Stans beim massgebenden Verkehr MSV eine Entlastungswirkung von 4%. Beim DTV bewirkt sie sogar eine Entlastung von 13%. Wie aus der letzten Spalte der Tabelle 18 ersichtlich, ist die maximale Entlastungswirkung der Netzergänzung Stans West mit über 30% (DTV) auf der Stansstaderstrasse im Bereich Langmatt (Querschnitt 8, Abb. 28) sowie auf der Ennetmooserstrasse (Querschnitt 7) zu verzeichnen. Eine Entlastung von 15 – 20% ist auf der Stansstaderstrasse im Bereich Spichermatt (Querschnitt 6), auf der Robert-Durrerstrasse im Bereich Bahnhofplatz (Querschnitt 11) und auf der Buochserstrasse (Querschnitt 12) festzustellen.

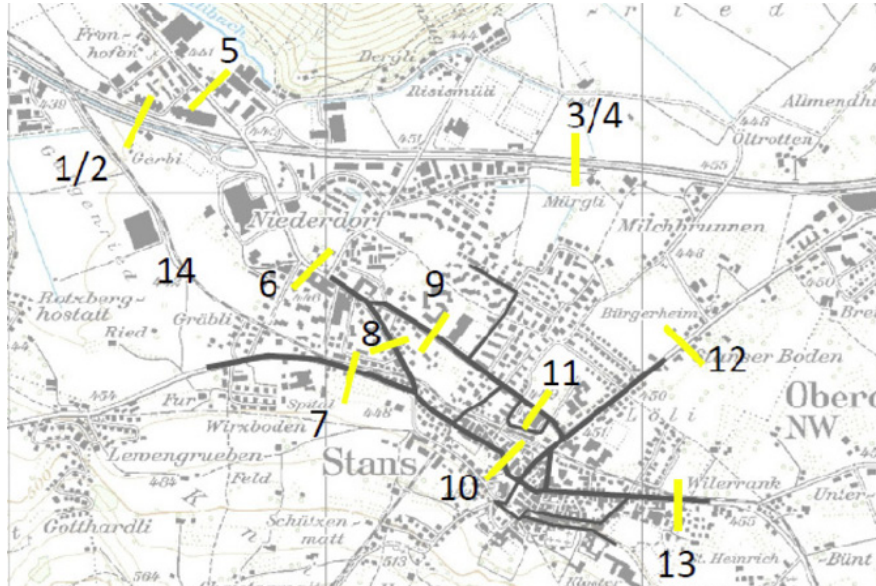


Abb. 28: Entlastungswirkung: Übersicht Strassenabschnitte

Die Netzergänzung Stans West weist einen Durchgangsverkehr von 59% (DTV) resp. 53% (MSV) auf bzw. der Anteil des Verkehrs aus dem Gebiet Stans West beträgt 41% (DTV) resp. 47% (MSV).

5.3.5 Flankierende Massnahmen Stans West

Trotz der optimalen Netzergänzung Stans West weist der Verkehr auf den Zubringerachsen Ennetmooserstrasse und Stansstaderstrasse hohe Verkehrsbelastungen auf. Im Raum Stans wurden daher für die konsequente Umsetzung der 3V-Strategie verschiedene Szenarien mit dem Verkehrsmodell durchgerechnet und mit VISSIM simuliert, ausgewertet und abgebildet. Um ein stabiles Verkehrsnetz (ohne lange Stauzeiten und Staulängen) und die gewünschte Entlastungswirkung sicher zu stellen sind flankierende Massnahmen definiert worden. Diese sind in folgenden vier Massnahmenbündeln zusammengefasst (s. auch Abb. 29):

- MB1: Anpassung Knotensystem Anschluss Stans Nord
- MB2: Netzergänzung Stans West mit Anpassungen auf Spange Einkaufszentrum Länderpark, Knoten Bitzi und Knoten Ennetmooserstrasse
- MB3: Stansstaderstrasse
- MB4: Ennetmooserstrasse und Karliplatz

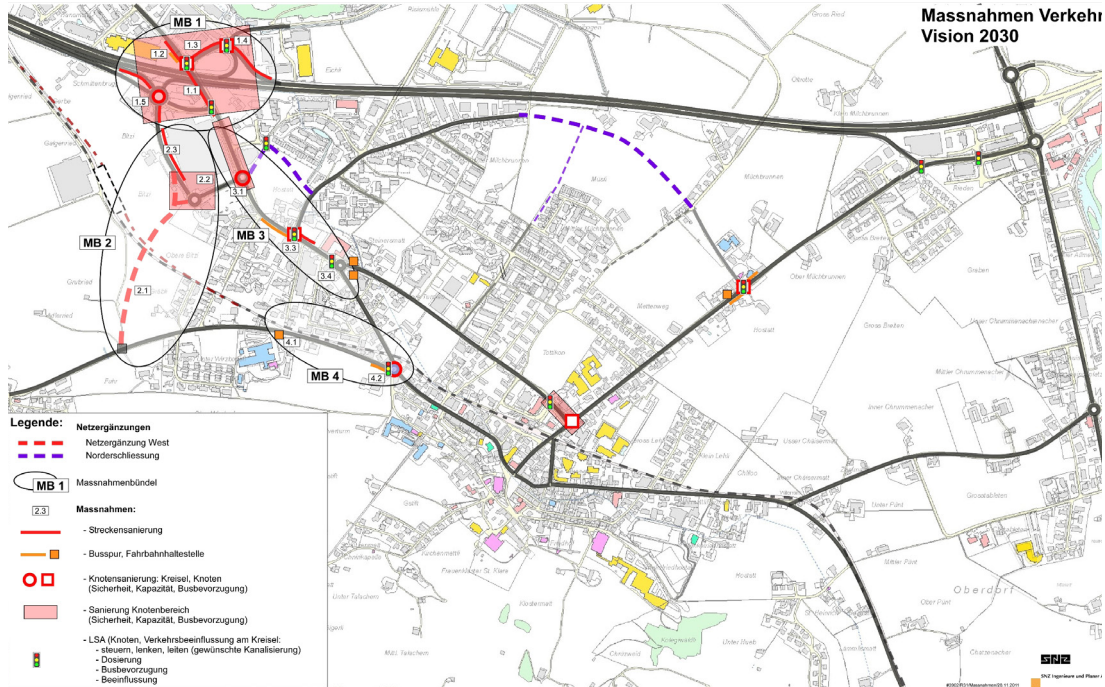


Abb. 29: Flankierende Massnahmen: Massnahmenbündel zur Netzergänzung Stans West

In nachfolgender Tabelle ist der Handlungsbedarf für den Zeithorizont 2030 mit der Netzergänzung Stans West sowie die Ziele bzw. die Auswirkungen der vorgesehenen flankierenden Massnahmen aufgeführt:

Massnahmenbündel	Massnahme	Handlungsbedarf gemäss Analyse	Ziele / Erwartete Auswirkungen mit Massnahmen (FLAMA)
MB1	Anpassung Knotensystem Anschluss Stans Nord	Prognose 2030 (V30: ohne Netzergänzung) und Prognose 2030 (V31: mit Netzergänzung): – Überlastung – lange Rückstaus auf den Zufahrten und auf der A2 – Verlustzeiten ÖV	– Funktionsfähigkeit des Anschlusses sichern – Plafonierung des Verkehrs (V-Management) – Stauraum schaffen – Busbeschleunigung – kein Rückstau auf der A2 – Erhöhung der Sicherheit für LV
MB2	Netzergänzung Stans West mit Anpassungen auf Spange EKZ Länderpark, Knoten Bitzi und Knoten Ennetmooserstrasse	Prognose 2030 (V30: ohne Netzergänzung) und Prognose 2030 (V31: mit Netzergänzung): – Überlastung Ortsmitte, Stansstaderstrasse – lange Rückstaus im Siedlungsbereich – Verlustzeiten ÖV	– Mehrverkehr im Zentrumsbereich vermeiden – V-Management (Kaskaden-Pförtnerung) – Busbeschleunigung auf der Stansstaderstrasse – Minimierung der negativen Auswirkungen der Barrierschliessung – Verbesserung der Situation für LV

MB3	Stansstaderstrasse	Prognose 2030 (V30: ohne Netzergänzung) und Prognose 2030 (V31: mit Netzergänzung): – Überlastung Knoten – Einfluss des Bahnübergangs auf das Knotensystem Stansstaderstrasse – Verlustzeiten ÖV	– Mehrverkehr im Zentrumsbereich vermeiden – V-Management (Kaskaden-Pförtnerung) – Busbeschleunigung auf der Stansstaderstrasse – Minimierung der negativen Auswirkungen der Barrierenschliessung – Verbesserung der Situation für LV
MB4	Ennetmooserstrasse und Karliplatz	Prognose 2030 (V30: ohne Netzergänzung) und Prognose 2030 (V31: mit Netzergänzung): – Überlastung Kreisel Karliplatz (Einfluss des Bahnübergangs) – Verlustzeiten ÖV	– Mehrverkehr im Zentrumsbereich vermeiden – Busbeschleunigung – Minimierung der negativen Auswirkungen der Barrierenschliessung – Verbesserung der Situation für LV

Tab. 19: Handlungsbedarf Netzergänzung Stans West und Auswirkungen der flankierenden Massnahmen
 (Quelle: TBA NW)

In Bezug auf die Netzergänzung Stans West (inkl. Spange EKZ Länderpark, Knoten Bitzi und Knoten Ennetmooserstrasse) und die Ennetmooserstrasse besteht ein kurzfristiger Handlungsbedarf. Auf der Stansstaderstrasse und beim Knotensystem Anschluss Stans Nord besteht ein mittel- bzw. langfristiger Handlungsbedarf.

6. Massnahmen

Ausgangspunkt für die Formulierung der Massnahmen sind die Schwachstellenanalyse, der abgeleitete Handlungsbedarf sowie die formulierten Zielsetzungen in Zusammenhang mit dem Zukunftsbild sowie den definierten Teilstrategien. In nachfolgender Tabelle sind die erarbeiteten Massnahmen zusammengefasst (s. dazu auch die Massnahmenblätter). Zudem ist der Bezug zu den verschiedenen Teilstrategien aufgeführt:

		Bezug zu den Teilstrategien
Massnahmen Siedlung		
S 1	Siedlungsverdichtungsgebiete (inkl. Bahnhofgebiete)	TS S II–III
S 2	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten	TS S I, TS S III
S 3	Neueinzonungsregelungen und Siedlungserweiterungsgebiete	TS S III–V
S 4	Siedlungsbegrenzung	TS S VI, TS S III
S 5	Neugestaltung von Strassenräumen zur Aufwertung des Wohnumfeldes	TS S VII, TS L III
Massnahmen Verkehr		
Öffentlicher Verkehr		
V – ÖV 1	Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs	TS ÖV I–IV
V – ÖV 2	Haltestelle Bitzi	TS ÖV I, TS ÖV V
V – ÖV 3	Doppelspuriger Tunnel Hergiswil	TS ÖV I
V – ÖV 4	Sanierung Bahnübergänge	TS ÖV I
V – ÖV 5	Raumsicherung zur künftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	TS ÖV I
Motorisierter Individualverkehr		
V – MIV 1	Knotensanierungen	TS MIV III–IV
V – MIV 2	Streckensanierungen	TS MIV III–IV
V – MIV 3	Neue Netzelemente	TS MIV I–II
V – MIV 4	Betriebs- und Gestaltungskonzepte	TS MIV V, TS S VII
Langsamverkehr		
V – LV 1	Erhöhung der Verkehrssicherheit	TS LV II, TS LV IV, TS MIV V
V – LV 2	Neue Netzelemente	TS LV I–II
V – LV 3	Attraktivierung der Velonutzung	TS LV III, LV V
Kombinierte Mobilität		
V – KM 1	Erstellung neuer und Ergänzung bestehender P+R- und B+R-Anlagen und -plätze	TS KM I
Nachfrageorientierte Massnahmen		
V – NO 1	Mobilitätsmanagement	TS NO I
V – NO 2	Parkplatzbewirtschaftung	TS NO II
Massnahmen Landschaft und Naherholung		
L 1	Vorranggebiete für Natur und Landschaft / Naherholungsgebiete	TS L I–II
L 2	Vernetzung und ökologische Aufwertung im Siedlungsgebiet	TS L III–IV
Massnahmen Controlling		
C 1	Monitoring / Controlling	–

6.1 Massnahmen Siedlung

Karte Nr. 18

Die Massnahmen im Bereich Siedlung orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung einer häuslicher Bodennutzung. Diesbezüglich können sowohl im Regionalzentrum Stans und im Subzentrum Hergiswil als auch in den Agglomerationsgemeinden und in den ländlichen Gemeinden kompakte Siedlungen den grössten Beitrag leisten.

S 1: Siedlungsverdichtungsgebiete (inkl. Bahnhofgebiete)

Siedlungsverdichtungsgebiete werden in Anlehnung an die Methode Raum+ identifiziert und unter Beachtung städtebaulicher und ökologischer Qualitäten realisiert. Nutzungsverdichtungen und Aufwertungen werden u.a. auch in Bahnhof- und Zentrumsgebieten vorgenommen.

S 2: Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten

Raumplanerisch besonders geeignete Lagen werden als Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten ausgeschieden. Für die Festlegung der ESP Wohnen wurden folgende Kriterien angewendet:

- Grösse: mindest 1 ha
- Erschliessung: Das Gebiet ist zweckmässig erschliessbar
- Infrastruktur: Das Gebiet ist auf bestehende Infrastrukturen ausgerichtet bzw. auf effiziente Weise durch neue Angebote zu erschliessen
- ÖV-Güteklasse: mindest C(/D)

Folgende Kriterien wurden bei den ESP Arbeiten berücksichtigt:

- Lage: Eher zentrale Lage
- Erschliessung/Infrastruktur: Das Gebiet ist sehr gut auf das bestehende Verkehrsnetz ausgerichtet oder die Erschliessung kann durch zweckmässige Ergänzung sichergestellt werden
- ÖV-Güteklasse: mindest C (DL), mindest D (Gewerbe/Industrie)

In Anwendung dieser Kriterien können im Agglomerationsprogramm Nidwalden folgende Standorte als ESP Wohnen und Arbeiten bestimmt werden.

Entwicklungsschwerpunkte Wohnen

- Buochs, Aadörfli
- Ennetbürgen, Allmend
- Stans, Stans West
- Stans, Hostatt
- Stans, Lehli
- Stans, Milchbrunnen
- Stans, Obere Steinersmatt
- Stansstad, Schürmatt
- Stansstad, Unterfeld

Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten

- Stans, Rieden
- Stans, Stans West
- Stans / Ennetbürgen, Bürgenbergsüd
- Stans, Stans Nord

S 3: Neueinzonungsregelungen und Siedlungserweiterungsgebiete als Grundlage für die Siedlungsleitbilder und die Ortsplanungen

Für Neueinzonungen im Kanton Nidwalden werden folgende Regelungen definiert:

- Nachweis des Baulandbedarfs
- Nachweis, dass vorhandene Siedlungsverdichtungsgebiete aktiviert sind
- ÖV-Erschliessung: Wohnen: mindest D (80%); Arbeiten DL mindest C; Arbeiten IG mindest D
- AZ Kern Regional-/Subzentrum: mindest 0.6; AZ weitere Dorfkerne: mindest 0.5
- Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen wird aufgezeigt, in welchen zeitlichen Verhältnissen die Reserven überbaut werden sollen.
- Für wichtige Gebiete sind Gestaltungs- und Bebauungspläne zu erstellen.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms sind Standorte als mögliche langfristige Siedlungserweiterungsgebiete (Potenziale) ausgeschieden worden (s. Karte Nr. 18). Diese weisen ähnlich gute Eigenschaften wie die ESP Wohnen und Arbeiten auf und berücksichtigen die übergeordneten Landschaftsräume gemäss Zukunftsbild. Bei der Erarbeitung der Siedlungsleitbilder sowie bei Ortsplanungen sind diese Siedlungserweiterungsgebiete zu berücksichtigen. Bei einer Einzonung dieser Flächen ist eine Interessenabwägung vorzunehmen (Bedarf, Hochwasserschutz u.a.).

Abdeckung des Baulandbedarfs Wohnen mit den Massnahmen S 2 und S 3

In nachfolgender Tabelle sind die Grössenangaben zu den ausgeschiedenen ESP Wohnen nach Gemeinden sowie zu den langfristigen Siedlungserweiterungsgebieten Wohnen aufgeführt:

	Bedarf (ha)	Abdeckung des Bedarfs durch Reserven (ha) (ohne ESP)	Abdeckung des Bedarfs durch ESP (ha)	Abdeckung des Bedarfs durch mög- liche Siedlungser- weiterungen (ha) (Potenziale)	Bilanz (ha)
Stans	25.2	6.1	15	2	-2.1
Buochs	12.1	6.0	3	4	0.9
Stansstad	12.6	6.9	4	0	-1.7
Ennetbürgen	10.1	9.0	2	3 ⁶	3.9
Beckenried	10.5	12.7	0	2 ⁶	4.2
Oberdorf	5.6	4.0	0	2	0.4
Ennetmoos	4.5	3.3	0	2	0.8
<i>Agglomeration Stans</i>	<i>80.6</i>	<i>48.0</i>	<i>24</i>	<i>15</i>	<i>6.4</i>
Hergiswil	11.3	8.0	0	5	1.7
Wolfenschiessen	3.8	7.5	0	0	3.7
Dallenwil	4.2	3.1	0	2	0.9
Emmetten	3.4	14.2	0	0	10.8
<i>Kanton Nidwalden</i>	<i>103.3</i>	<i>80.8</i>	<i>24</i>	<i>22</i>	<i>23.5</i>

Tab. 20: Baulandbedarf Wohnen und Bilanz mit Flächenpotenziale ESP und mögliche langfristige Siedlungserweiterungsgebiete

Bemerkung: In den Reserven sind die Verdichtungspotenziale, welche heute bereits bekannt sind, berücksichtigt.

Die obenstehende Bilanz zeigt auf, dass das Zielszenario rein theoretisch möglich ist. In der Agglomeration Stans kann der Bedarf zu einem grossen Teil durch bestehende Reserven (inkl. heute bereits bekannte Verdichtungspotenziale, s. Karte Nr. 2) sowie durch die definierten Entwicklungsschwerpunkte abgedeckt werden. Die entsprechende Priorisierung und der Zeithorizont ist aus der Karte Nr. 18 sowie aus den Massnahmenblättern ersichtlich. Der restliche Bedarf soll, soweit als möglich durch zusätzliche Verdichtungspotenziale (s. auch Massnahme S 1) abgedeckt werden.

Die langfristigen Siedlungserweiterungsgebiete werden erst dann umgesetzt, wenn die Nachweise erbracht werden können, dass vorhandene Siedlungsverdichtungsgebiete aktiviert sind und ein Baulandbedarf vorhanden ist. In einzelnen Gemeinden wird dies erst nach 2030 der Fall sein. Da sich gemäss Entwicklungsvorstellungen des Kantons Nidwalden bis 2030 das Regionalzentrum Stans sowie die Agglomerationsgemeinden stärker als die ländlichen Gemeinden entwickeln sollen und u.a. diese über Bauzonenreserven weit über 2030 verfügen, ergibt sich eine Bilanz für den Kanton Nidwalden von über 20 Hektaren. Wie im Massnahmenblatt S 3 festgehalten, werden überdimensionierte Bauzonenreserven auf Auszonungen geprüft.

S 4: Siedlungsbegrenzung

Die noch vorhandenen Grünzäsuren zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten sind wichtige Potenzialräume für die Naherholung und die ökologische Vernetzung. Mit der Überprüfung der im kantonalen Richt-

⁶ Bei den Flächen in Beckenried und Ennetbürgen, handelt es sich um Potenziale, welche sich innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes befinden und gut mit dem ÖV erschlossen sind.

plan definierten Siedlungstrenngürtel und Siedlungsbegrenzungslinien sowie der Definition von zusätzlichen Siedlungsbegrenzungen sollen die übergeordneten Landschaftsräume erhalten und die Zersiedlung eingegrenzt werden. Siedlungsränder in landschaftlich empfindlichen Bereichen werden gegenüber der freien Landschaft mit Grünelementen (z.B. Hecken, Baumreihen) eingegliedert.

S 5: Neugestaltung von Strassenräumen zur Aufwertung des Wohnumfeldes

Insbesondere die Strassen im Bereich der Dorfkerne und Quartierstrassen sollen bei anstehenden Sanierungs- und Umbauprojekten mit Elementen der Grüngestaltung (Baumreihen, Belagswechsel etc.) so gestaltet werden, dass eine Aufwertung des Wohnumfeldes bewirkt wird. Diese Massnahmen dienen gleichzeitig der siedlungsinternen Verbesserung der Erholungseignung und es können siedlungsökologische Massnahmen integriert werden. Die Massnahmen richten sich nach dem übergeordneten Konzept für Erholung, Freiraum- und Strassenraumgestaltung.

6.2 Massnahmen Verkehr

Die Massnahmen im Bereich Verkehr orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten.

6.2.1 Öffentlicher Verkehr

Die zb durchquert die Siedlung von Stans mit einer Einspurstrecke. Zu verschiedenen Zeitpunkten wurde in Erwägung gezogen, diese Bahnlinie tief zu legen und die Siedlung von Stans zu unterqueren. Im Agglomerationsprogramm Stans der 1. Generation war eine entsprechende Massnahme enthalten. Im Zuge weiterer Abklärungen zum ESP Stans West und den künftigen Ausbauten der zb im Raum Stans wurde die Tieflegung der Bahn in Stans untersucht (Masterplan Zentralbahn 2050). Die Untersuchungen kommen zum Schluss, auf die Tieflegung zu verzichten und das Projekt nicht weiter zu verfolgen. Die schwierigen Rahmenbedingungen bezüglich Grundwasser, die Lage eines neuen Bahnhofes und der Bau im Siedlungsgebiet führen zu hohen Kosten (200 – 250 Mio. CHF). Das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts ist ungünstig. Deshalb wird auf eine entsprechende Massnahme im Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011 verzichtet. Anstelle der Tieflegung wird eine Trassenkorrektur und ein Doppelspurausbau der zb im Bereich Stans West planerisch gesichert. Damit kann die Voraussetzung für weitere Angebotsausbauten geschaffen werden. Der Bahnübergang beim Karliplatz welcher zu Staus führt, wird durch den Bau der Netzergänzung Stans West entlastet.

Karte Nr. 19

V – ÖV 1: Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs

Es soll eine breit abgestützte, verbindliche Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton erarbeitet werden. Die Strategie bildet den verbindlichen Rahmen für die künftige Entwicklung des ÖV im Kanton und wird rollend überprüft bzw. angepasst.

Im Sinne eines leistungsfähigen und umweltgerechten Verkehrssystems soll z.B. das Angebot der Bahn sowie bei den wichtigsten Buslinien zum integralen 15'-Takt ausgebaut werden.

Die verschiedenen Umsetzungsschritte der ÖV-Strategie sind u.a. mit der geplanten Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich der verschiedenen ÖV-Linien abzustimmen.

V – ÖV 2: Haltestelle Bitzi

Dank der neuen S-Bahnhaltestelle Bitzi werden der Entwicklungsschwerpunkt Stans West sowie die heute bereits überbauten Gebiete Stans West und Nord optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

V – ÖV 3: Doppelspuriger Tunnel Hergiswil

Zwischen dem Bahnhof Hergiswil und Hergiswil Schlüssel (Kantonsgrenze zu Luzern) ist die aktuelle Einspurstrecke der zb auf Doppelspur zu erweitern, um die Voraussetzungen für den mittel- und langfristigen Ausbau des Bahnangebots sicherzustellen. Aufgrund der Siedlungsausdehnung in Hergiswil im Bereich der aktuellen Einspurstrecke soll ein doppelspuriger Eisenbahntunnel realisiert werden. Damit werden die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene geschaffen, die Immissionen des Bahnbetriebes reduziert und die Siedlungstrennwirkung der Bahn aufgehoben.

V – ÖV 4: Sanierung Bahnübergänge

Damit die Betriebssicherheit sowie die Streckengeschwindigkeit erhöht werden können, werden alle Bahnübergänge auf der Strecke Hergiswil – Engelberg überprüft und wenn nötig saniert. Die Barrierschliesszeiten werden laufend optimiert.

V – ÖV 5: Raumsicherung zur künftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs

Ausgehend von den Angebotsvorstellungen der Bahn im Jahre 2050 sind Infrastrukturausbauten (Doppelspurabschnitte, Haltestellen) notwendig, um dieses Angebot auch fahren zu können. Diese Infrastrukturausbauten sind räumlich bekannt. Die entsprechenden Räume sollen verbindlich gesichert werden.

6.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Karte Nr. 20

V – MIV 1 und 2: Knotensanierungen und Streckensanierungen

Damit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und die Leistungsfähigkeit gewährleistet werden kann, werden im Kanton Nidwalden die relevanten Knoten und Strecken konsequent saniert.

V – MIV 3: Neue Netzelemente

Neue bzw. bereits bestehende Siedlungsgebiete werden dank neuen Netzelementen erschlossen bzw. besser erschlossen. Diese Massnahme bringt z.T. auch eine Entlastung des Zentrums Stans mit sich (s. auch Netzergänzung Stans West, Kap. 5.3).

V – MIV 4: Betriebs- und Gestaltungskonzepte

Der Verkehr wird in den Wohnquartieren dank Tempo 20-/30-Zonen sowie in den Dorfzentren dank Aufwertungs- und Gestaltungsmassnahmen verträglich gestaltet.

Die im Kapitel 5.3.5 aufgeführten Massnahmenbündel (FLAMA zur Netzergänzung Stans West) sind in den Massnahmenpaketen MIV 1 bis MIV 3 integriert (s. auch Massnahmenblätter).

6.2.3 Langsamverkehr

V – LV 1: Erhöhung der Verkehrssicherheit

Karte Nr. 21

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs werden verschiedene Ortsdurchfahrten, Streckenabschnitte und Knoten durch bauliche Massnahmen wie beispielsweise Velostreifen, Mehrzweckstreifen, Kernfahrbahnen, Abbiegehilfen und Fusswege verbessert. Strassenaufwertungen, die der Sicherheit des LV dienen, werden als „K-Massnahmen“ im V-LV1 aufgelistet.

V – LV 2: Neue Netzelemente (inkl. Durchgängigkeit kantonale / kommunale Radwege)

Karte Nr. 22

Durch die Schliessung von Netzlücken entstehen kurze und attraktive Wege für den Langsamverkehr.

V – LV 3: Attraktivierung der Velonutzung

Die Wahl des Velos als Verkehrsmittel hängt neben einem zusammenhängenden und sicheren Wegnetz auch von einer qualitativ guten Veloparkierung ab. Im Herbst 2009 beteiligte sich die Agglomeration Stans an der Testerhebung der öffentlichen Veloparkierung des Bundes. In diesem Zusammenhang zeichnete sich ein Handlungsbedarf zur Förderung der Velonutzung ab. Diese Massnahme fokussiert sich auf die Verbesserung der Veloparkierung und die Koordination der Anstrengungen zur Velonutzung. Die Realisierung mindestens einer Velostation in der Agglomeration Nidwalden ist vorgesehen. Der Fokus liegt dabei auf einer Velostation bei der regionalen ÖV-Drehscheibe Bahnhof Stans (s. Karte Nr. 22).

6.2.4 Kombinierte Mobilität

V – KM 1: Erstellung neuer und Ergänzung bestehender P+R- und B+R-Anlagen bzw. -plätze

Karte Nr. 19

Die Benutzung der kombinierten Mobilität wird mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte, der Erleichterung des Informationszugangs und dem Angebot neuer Abstellplätze gefördert. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsentlastung der Strasse erreicht werden.

6.2.5 Nachfrageorientierte Massnahmen

V – NO 1: Mobilitätsmanagement

Basierend auf einem nachfrageorientierten Ansatz wird das Konzept für ein Mobilitätsmanagement für den Kanton Nidwalden bzw. die Agglomeration Stans umgesetzt. Eine Mobilitätsmanagement-Plattform soll eingerichtet, Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen und in der Verwaltung eingeführt sowie das Thema Mobilität in den Schulen behandelt werden.

V – NO 2: Parkplatzbewirtschaftung

Mit einer kantonalen Rechtsgrundlage werden die Voraussetzungen geschaffen um eine fächendeckende Parkplatzbewirtschaftung zu erreichen.

6.3 Massnahmen Landschaft und Naherholung

Die Massnahmen im Bereich Landschaft und Naherholung orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung Landschaftsräume zu erhalten und aufzuwerten.

L 1: Vorranggebiete für Natur und Landschaft / Naherholungsgebiete

Die Vorranggebiete für Natur und Landschaft sowie Naherholung werden vor einer Überbauung freigehalten und als Landwirtschaftsgebiete, Erholungsräume oder naturnahe Flächen aufgewertet. Auch innerhalb des Siedlungsgebietes werden situativ Freiräume und Wegverbindungen für die Naherholung aufgewertet oder neu geschaffen. Das innerörtliche Fusswegnetz wird optimal an die Naherholungsachsen ausserhalb der Siedlungen angebunden. Ein entsprechendes übergeordnetes Konzept für Erholung, Freiraum- und Strassenraumgestaltung wird erarbeitet. Dieses Konzept zeigt auf, wo ein entsprechender Bedarf besteht und schlägt passende Detailmassnahmen vor.

L 2: Vernetzung und ökologische Aufwertung im Siedlungsgebiet

Anknüpfend an das kantonale LEK, Teil Vernetzung (Landschaftsentwicklungskonzept) und an die laufenden Vernetzungsprojekte nach ÖQV (landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte) werden innerhalb des Siedlungsgebietes ökologische Aufwertungs- und Vernetzungsmassnahmen realisiert.

6.4 Controlling

C 1: Monitoring / Controlling

Mit einem Monitoring / Controlling wird beurteilt, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht wird. Falls Abweichungen zur angestrebten Entwicklung festgestellt werden, ist aufzuzeigen, mit welchen (alternativen) Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann. Voraussetzung für ein Monitoring / Controlling ist ein klares Konzept mit definierten und einfach zu erhebenden Indikatoren.

Karte Nr. 23

Übersicht der Massnahmen und Investitionskosten (inkl. Eigenleistungen)

		Investitionskosten +/- 30% (innerhalb der Agglo Stans) (Vorleistungen bis C-Liste)	Investitionskosten +/- 30% (ausserhalb der Agglo Stans)
Massnahmen Siedlung		–	–
S 1	Siedlungsverdichtungsgebiete (inkl. Bahnhofgebiete)	–	–
S 2	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten	–	–
S 3	Neueinzonungsregelungen und Siedlungserweiterungsgebiete	–	–
S 4	Siedlungsbegrenzung	–	–
S 5	Neugestaltung von Strassenräumen zur Aufwertung des Wohnumfeldes	–	–
Massnahmen Verkehr			
Öffentlicher Verkehr			
V – ÖV 1	Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs	–	–
V – ÖV 2	Haltestelle Bitzi	7'000'000.– Fr.	–
V – ÖV 3	Doppelspuriger Tunnel Hergiswil	–	noch offen
V – ÖV 4	Sanierung Bahnübergänge	9'250'000.– Fr.	
V – ÖV 5	Raumsicherung zur künftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	–	–
Motorisierter Individualverkehr			
V – MIV 1	Knotensanierungen	9'440'000.– Fr.	3'500'000.– Fr.
V – MIV 2	Streckensanierungen	3'220'000.– Fr.	31'000'000.– Fr.
V – MIV 3	Neue Netzelemente	19'800'000.– Fr.	4'200'000.– Fr.
V – MIV 4	Betriebs- und Gestaltungskonzepte	2'890'000.– Fr.	1'715'000.– Fr.
Langsamverkehr			
V – LV 1	Erhöhung der Verkehrssicherheit	19'980'000.– Fr.	12'010'000.– Fr.
V – LV 2	Neue Netzelemente	18'510'000.– Fr.	2'400'000.– Fr.
V – LV 3	Attraktivierung der Velonutzung	340'000.– Fr.	noch offen
Kombinierte Mobilität			
V – KM 1	Erstellung neuer und Ergänzung bestehender P+R- und B+R-Anlagen und -plätze	766'250.– Fr.	301'250.– Fr.
Nachfrageorientierte Massnahmen			
V – NO 1	Mobilitätsmanagement	1	1
V – NO 2	Parkplatzbewirtschaftung	2	2
Massnahmen Landschaft und Naherholung			
L 1	Vorranggebiete für Natur und Landschaft / Naherholungsgebiete	–	–
L 2	Vernetzung und ökologische Aufwertung im Siedlungsgebiet	–	–
Massnahmen Controlling			
C 1	Monitoring / Controlling	–	–
Total		91'196'250.– Fr.	55'126'250.– Fr.

¹ Fr. 364'500 für die 3-jährige Aufbau- und Pilotphase im Kanton Nidwalden; ² Annahme: Fr. 200'000.–

7. Wirkungsanalyse und Priorisierung

7.1 Methodik der Wirkungsanalyse

Die Wirksamkeit eines Agglomerationsprogramms oder einer Massnahme ermittelt sich als Unterschied zwischen dem zukünftigen «Trendzustand» und dem zukünftigen «Zustand mit Agglomerationsprogramm».

Vom Bund werden folgende vier Wirkungskriterien beurteilt:

- Wirkungskriterium 1 (WK1): Qualität des Verkehrssystems verbessert
- Wirkungskriterium 2 (WK2): Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
- Wirkungskriterium 3 (WK3): Verkehrssicherheit erhöht
- Wirkungskriterium 4 (WK4): Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Für die WK1 – 4 können folgende Punkte verteilt werden:

- -1 Punkt: negative Wirkung
- 0 Punkte: keine Wirkung
- 1 Punkt: leichte Wirkung
- 2 Punkte: hinreichende Wirkung
- 3 Punkte: bedeutende Wirkung

Die Summe der Punkte über die 4 Wirksamkeitskriterien bestimmt die Gesamtwirkung.

7.2 Beurteilung der Wirkungen

Bei der Beurteilung der Wirkung der Massnahmen(-pakete) wird festgehalten, ob davon auszugehen ist, dass die Wirkung in Richtung Nachhaltigkeitsziele gemäss den vier Wirksamkeitskriterien geht oder ob sie mit diesen im Widerspruch steht.

Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse der Massnahmen(-pakete) sind in folgender Matrix-Darstellung zusammengefasst:

	Wk1 1. Qualität im Fu-ss- und Veloverkehr	Wk2 1. Konzentration E./AP	Wk3 1. Erhöhung objektive Sicherheit	Wk3 2. Erhöhung subjektive Sicherheit	Wk4 1. Reduktion Luftbelastung	Wk4 2. Reduktion Lärmimmissionen	Wk4 3. Flächenbeanspruchung
	bedeutende Wirkung	bedeutende Wirkung	bedeutende Wirkung	bedeutende Wirkung	bedeutende Wirkung	bedeutende Wirkung	bedeutende Wirkung
	hinreichende Wirkung	hinreichende Wirkung	hinreichende Wirkung	hinreichende Wirkung	hinreichende Wirkung	hinreichende Wirkung	hinreichende Wirkung
	geringe Wirkung	geringe Wirkung	geringe Wirkung	geringe Wirkung	geringe Wirkung	geringe Wirkung	geringe Wirkung
	keine Wirkung	keine Wirkung	keine Wirkung	keine Wirkung	keine Wirkung	keine Wirkung	keine Wirkung
	negative Wirkung	negative Wirkung	negative Wirkung	negative Wirkung	negative Wirkung	negative Wirkung	negative Wirkung
S 1 Siedlungsverdichtungsgebiete							
S 2 ESP Wohnen und Arbeiten							
S 3 Neueinzonungsregelungen							
S 4 Siedlungsbegrenzung							
S 5 Neugestaltung Strassenräume							
V – ÖV 1 Strategie zur Weiterentwicklung des ÖV							
V – ÖV 2 Haltestelle Bitzi							
V – ÖV 3 Doppelspuriger Tunnel Hergiswil							
V – ÖV 4 Sanierung Bahnübergänge							
V – ÖV 5 Raumsicherung zur künftigen Entwicklung des ÖV							
V – MIV 1 Knotensanierungen							
V – MIV 2 Streckensanierungen							
V – MIV 3 Netzergänzung Stans West							
V – MIV 3 Erschliessung Bereich Aviatik Faden							
V – MIV 3 Hergiswil, Neue Netzelement oberhalb A2							
V – MIV 3 Erschliessung Klewenalpbahn-Talstation							
V – MIV 3 Stans, Erschliessungsstrasse Nord							
V – MIV 4 Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Strassenraumgestaltungen)							
V – MIV 4 Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Tempo 20/30-Zonen)							
V – LV 1 Erhöhung der Verkehrssicherheit							
V – LV 2 Neue Netzelemente							
V – LV 3 Attraktivierung der Velonutzung							
V – KM 1 Erstellung neuer und Ergänzung bestehender P+R/B+R							
V – NO 1 Mobilitätsmanagement							
V – NO 2 Parkplatzbewirtschaftung							
V – L 1 Vorranggebiete für Natur und Landschaft / Naherholungsgebiete							
V – L 2 Vernetzung und ökologische Aufwertung im Siedlungsgebiet							

Abb. 30: Wirkungsanalyse

Der Nachweis der Wirksamkeit der Massnahmen(-pakete) gemäss der vom Bund vorgegebenen Wirksamkeitskriterien kann erbracht werden. Die Wirksamkeit kann wie folgt zusammengefasst werden: Alle Massnahmen zeigen insgesamt positive Wirkungen. Die Siedlungsmassnahmen weisen insbesondere in Bezug auf eine Siedlungsentwicklung nach innen sowie bezüglich Verringerung der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs sehr positive Akzente auf. Bei den Verkehrsmassnahmen schneiden die Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, Tempo 20-/30-Zonen, Knoten- und Streckensanierungen sowie Mobilitätsmanagement gut bis sehr gut ab.

Es zeigt sich, dass das Kosten-/Nutzenverhältnis für die meisten Massnahmen(-pakete) der A-, B- und C-Liste als insgesamt positiv zu beurteilen ist. Das Ergebnis ist in folgender Grafik dargestellt:

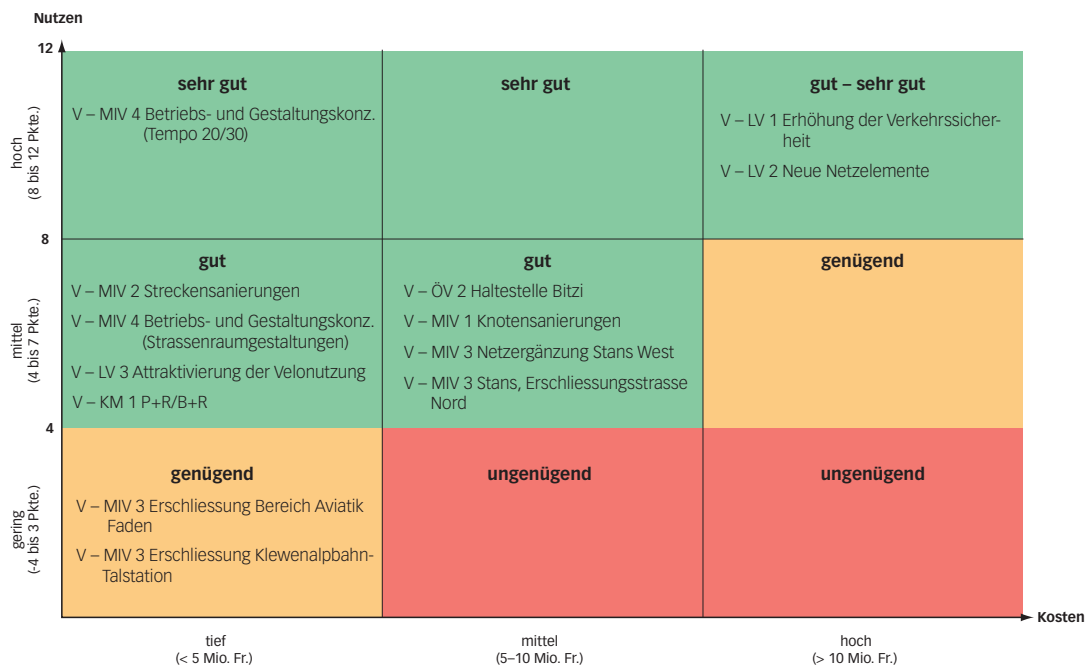


Abb. 31: Kosten-/Nutzenverhältnis

7.3 Vorgehen zur Priorisierung

Für die Massnahmen werden folgende vier Priorisierungskategorien unterschieden:

- Vorleistungen (Baubeginn zwischen 2011 und 2014, im Agglomerationsprogramm Nidwalden nicht bundesbeitragsberechtigt)
- A-Liste (Baubeginn zwischen 2015 und 2018)
- B-Liste (Baubeginn zwischen 2019 und 2022)
- C-Liste (Baubeginn ab 2023)

Die Überprüfung der Massnahmen-Priorisierung basiert auf fünf Kriterien:

- Infrastrukturfonds-Relevanz
- Relevanz für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm
- Reifegrad 1 oder 2
- Kosten/Nutzen-Verhältnis, Wirkung
- Bau- und Finanzreife

Basis für die Kosten-/Nutzenverhältnisse der Massnahmen bzw. Massnahmenpakete sind einerseits die zur Verfügung stehenden Kosten(schätzungen), andererseits die pro Massnahme bzw. Massnahmenpaket beurteilte Wirkung. Massnahmen mit hoher Wirksamkeit, gemäss den Kriterien des Bundes, wird ein hoher Nutzen zugesprochen. Die Definition des Reifegrads der Massnahmen wurde aufgrund der vom Bund vorgegebenen Kriterien vorgenommen.

Für die Einteilung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Nidwalden in die geforderten A-, B- und C-Listen wurde wie folgt vorgegangen:

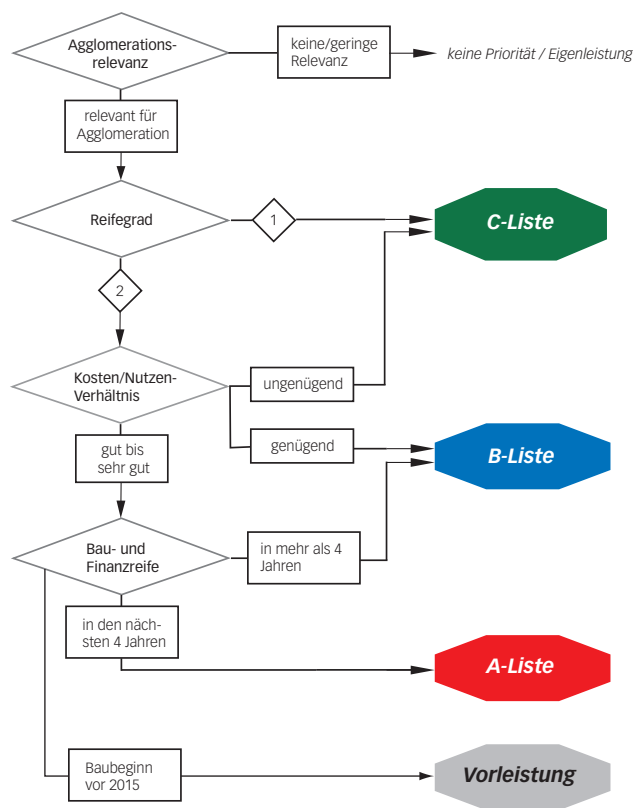


Abb. 32: Vorgehen zur Priorisierung der Massnahmen(-pakete)

7.4 Priorisierung

Nachfolgend werden die Massnahmen(-pakete), entsprechend ihrer Relevanz für die Agglomeration, ihrer Kosten-/Nutzenverhältnisse, ihrer Reifegrade und Realisierungshorizonte den Vorleistungen sowie den A-, B- oder C-Listen zugeteilt (Massnahmen innerhalb der Agglomeration Stans).

Vorleistungen (2011 – 2014)

Massnahmen(-pakete)	Reifegrad	Kosten (+/- 30%)
V – ÖV 4 Sanierung Bahnübergänge	2	9'250'000.– Fr.
V – MIV 1 Knotensanierungen (Teil)	2	4'740'000.– Fr.
V – MIV 2 Streckensanierungen (Teil)	2	570'000.– Fr.
V – MIV 4 Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Tempo 20-/30-Zonen) (Teil)	2	280'000.– Fr.
V – LV 1 Erhöhung der Verkehrssicherheit (Teil)	2	930'000.– Fr.
V – LV 2 Neue Netzelemente (Teil)	2	1'950'000.– Fr.
V – NO 1 Mobilitätsmanagement (Pilotphase, nicht infrastrukturelle Massnahme)	–	364'500.– Fr.
Total		18'084'500.– Fr.

A-Liste (2015 – 2018)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzen- verhältnis	Reifegrad	Kosten (+/- 30%)
V – ÖV 2 Haltestelle Bitzi	gut	2	7'000'000.– Fr.
V – MIV 1 Knotensanierungen (Teil)	gut	2	2'700'000.– Fr.
V – MIV 2 Streckensanierungen (Teil)	gut	2	1'050'000.– Fr.
V – MIV 3 Netzergänzung Stans West	gut	2	6'000'000.– Fr.
V – LV 1 Erhöhung der Verkehrssicherheit (Teil)	gut – sehr gut	2	16'600'000.– Fr.
V – LV 2 Neue Netzelemente (Teil)	gut – sehr gut	2	720'000.– Fr.
V – LV 3 Attraktivierung der Velonutzung	gut	2	340'000.– Fr.
V – KM 1 Erstellung neuer B+R-Anlagen	gut	2	266'250.– Fr.
<i>Total</i>			<i>34'676'250.– Fr.</i>

B-Liste (2019 – 2022)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzen- verhältnis	Reifegrad	Kosten (+/- 30%)
V – MIV 1 Knotensanierungen (Teil)	gut	2	2'000'000.– Fr.
V – MIV 2 Streckensanierungen (Teil)	gut	2	1'200'000.– Fr.
V – MIV 3 Stans, Erschliessungsstrasse Nord	gut	2	9'000'000.– Fr.
V – MIV 4 Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Strassenraumgestaltungen)	gut	2	1'800'000.– Fr.
V – LV 1 Erhöhung der Verkehrssicherheit (Teil)	gut – sehr gut	2	600'000.– Fr.
V – LV 2 Neue Netzelemente (Teil)	gut – sehr gut	2	8'530'000.– Fr.
<i>Total</i>			<i>23'130'000.– Fr.</i>

C-Liste (ab 2023)

Massnahmen(-pakete)	Kosten-/Nutzen- verhältnis	Reifegrad	Kosten (+/- 30%)
V – MIV 2 Streckensanierungen (Teil)	gut	1	400'000.– Fr.
V – MIV 4 Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Strassenraumgestaltungen)	gut	1	730'000.– Fr.
V – LV 1 Erhöhung der Verkehrssicherheit (Teil)	gut – sehr gut	1	1'850'000.– Fr.
V – LV 2 Neue Netzelemente (Teil)	gut – sehr gut	1	7'310'000.– Fr.
<i>Total</i>			<i>10'290'000.– Fr.</i>

Wie aus vorangehenden Tabellen ersichtlich, verursachen die Massnahmen(-pakete) der Liste «Vorleistungen» innerhalb der Agglomeration Stans Kosten von rund 18'084'500.– Fr.. Aufgrund der A-Liste entstehen Kosten von ca. 34'676'250.– Fr.. Die Massnahmen(-pakete) der B- und C- Liste verursachen Kosten von rund 23'130'000.– bzw. 10'290'000.– Fr..

Die Massnahmen «V-BU-MIV 3.1, Buochs, KH3, Neue Erschliessung Bereich Aviatik Faden» (Fr. 4'000'000.–), «V-BD-MIV 3.1, Beckenried, N2, Erschliessung Klewenalpbahn-Talstation, Umfahrungsstrasse» (Fr. 800'000.–), «V-MIV 4, Betriebs- und Gestaltungskonzepte: Tempo 20/30-Zonen» (Fr. 80'000.–) sowie «V-KM 1, P+R» (Fr. 500'000.–) werden als Eigenleistungen definiert.

8. Umsetzung und Controlling

8.1 Trägerschaft

Der Kanton ist federführend für die Erarbeitung und nachfolgende Betreuung des Agglomerationsprogramms Nidwalden. Das Agglomerationsprogramm wird in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden erstellt und umgesetzt. Der Kanton bildet die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms. Aufgrund der Grösse der Agglomeration Stans bzw. des Kantons Nidwalden soll auch in Zukunft der Kanton Träger des Agglomerationsprogramms sein.

Der Regierungsrat genehmigt das Agglomerationsprogramm bzw. wichtige Ergänzungen / Änderungen. Wesentliche Inhalte werden in den kantonalen Richtplan verankert (s. auch Kap. 8.2.1). Nach einer öffentlichen Vernehmlassung wird der Richtplan / die Richtplananpassung vom Landrat genehmigt.

Der Kanton tritt gegenüber dem Bund formell als Vertreter der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms auf und schliesst mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab. Er verpflichtet sich damit, die sach- und zeitgerechte Verwendung der Bundesmittel in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Gemeinden zu gewährleisten.

Der Kanton koordiniert, kontrolliert und gewährleistet die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und stellt dessen Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen sicher. Der Kanton erarbeitet im Rahmen des periodischen Controllings einen Bericht über die umgesetzten Massnahmen und deren Wirkung.

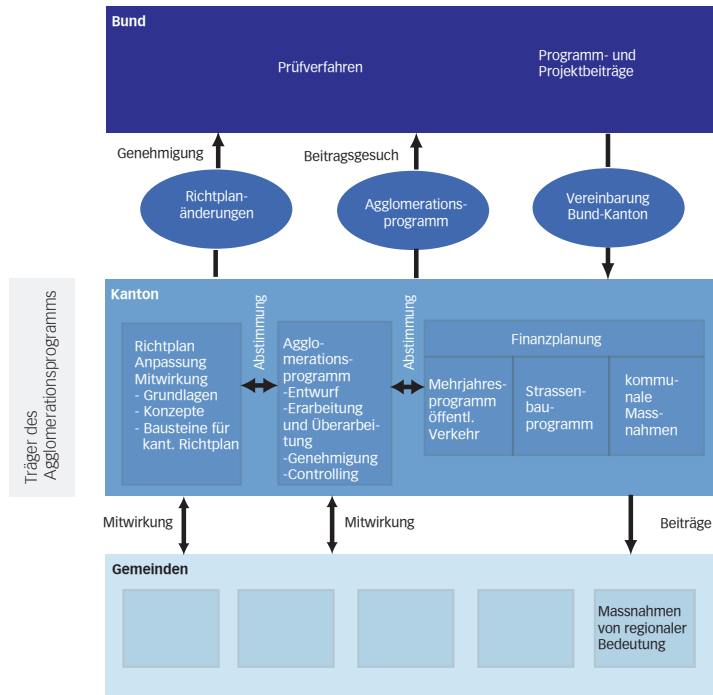


Abb. 33: Trägerschaft

8.2 Umsetzung und Controlling

8.2.1 Sicherstellung der Umsetzung der Massnahmen

In nachfolgender Tabelle sind die Richtplanrelevanz sowie die Instrumente für die Sicherstellung der Umsetzung der verschiedenen Massnahmen aufgeführt:

		Richtplanrelevant	Koordinations- stand	Sicherstellung der Umsetzung durch
Massnahmen Siedlung				
S 1	Siedlungsverdichtungsgebiete (inkl. Bahnhofgebiete)	ja	Zwischenergebnis	Siedlungsleitbilder, Nutzungspläne
S 2	Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten	ja	Zwischenergebnis	Siedlungsleitbilder, Nutzungspläne
S 3	Neueinzonungsregelungen und Siedlungserweiterungsgebiete	ja	Zwischenergebnis	Siedlungsleitbilder, Nutzungspläne
S 4	Siedlungsbegrenzung	ja	Zwischenergebnis	Siedlungsleitbilder, Nutzungspläne
S 5	Neugestaltung von Strassenräumen zur Aufwertung des Wohnumfeldes	nein	–	Siedlungsleitbilder
Massnahmen Verkehr				
Öffentlicher Verkehr				
V – ÖV 1	Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs	ja	Zwischenergebnis	Mittelfristige Finanzplanung
V – ÖV 2	Haltestelle Bitzi	ja	Zwischenergebnis	Investitionsplanung
V – ÖV 3	Doppelspuriger Tunnel Hergiswil	ja	Zwischenergebnis	Investitionsplanung
V – ÖV 4	Sanierung Bahnübergänge	nein	–	Investitionsplanung
V – ÖV 5	Raumsicherung zur künftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	ja	Zwischenergebnis	Siedlungsleitbilder, Nutzungspläne
Motorisierter Individualverkehr				
V – MIV 1	Knotensanierungen	nein	–	Investitionsplanung
V – MIV 2	Streckensanierungen	nein	–	Investitionsplanung
V – MIV 3	Neue Netzelemente	ja	Zwischenergebnis	Investitionsplanung
V – MIV 4	Betriebs- und Gestaltungskonzepte	nein	–	Investitionsplanung
Langsamverkehr				
V – LV 1	Erhöhung der Verkehrssicherheit	nein	–	Investitionsplanung
V – LV 2	Neue Netzelemente	ja (Netz)	Zwischenergebnis	Investitionsplanung
V – LV 3	Attraktivierung der Velonutzung	nein	–	Investitionsplanung
Kombinierte Mobilität				
V – KM 1	Erstellung neuer und Ergänzung bestehender P+R- und B+R-Anlagen und -plätze	nein	–	Investitionsplanung
Nachfrageorientierte Massnahmen				
V – NO 1	Mobilitätsmanagement	nein	–	
V – NO 2	Parkplatzbewirtschaftung	nein	–	Rechtsgrundlage

Massnahmen Landschaft und Naherholung			
L 1	Vorranggebiete für Natur und Landschaft / Naherholungsgebiete	ja	Zwischenergebnis Siedlungsleitbilder, Nutzungspläne
L 2	Vernetzung und ökologische Aufwertung im Siedlungsgebiet	nein	– Siedlungsleitbilder

Mit dem Agglomerationsprogramm wird ein weiterer Schritt zu einer verbesserten Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene geschaffen. Dies ist die Voraussetzung für abgestimmte regionale Lösungen.

Die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms auf Stufe Behörde wird durch einen Zusammenarbeitsvertrag zwischen Kanton und Gemeinden erzielt. Dieser soll von den Gemeinden und dem Kanton im Jahr 2012 unterzeichnet werden.

Der Zusammenarbeitsvertrag regelt die verbindliche Zusammenarbeit im Kanton Nidwalden zwischen dem Kanton und den Gemeinden. Der Vertrag stellt, im Rahmen der Zuständigkeiten, eine Selbstverpflichtung dar. Die Gemeinden sind frei, sich zu verpflichten oder nicht. Der Vertrag gibt Sicherheit über eine abgestimmte Entwicklung und einen effizienten Ressourceneinsatz auf kantonaler Ebene und schützt damit die eigenen Investitionen.

Die Gemeindegrenzen überschreitende Zusammenarbeit stellt eine grosse Herausforderung dar. Eine Koordination der Verantwortlichkeiten ist hier unabdingbar. Für eine effiziente und zielgerichtete Umsetzung des Agglomerationsprogramms muss ein Umsetzungsprogramm vorliegen, das in die kantonalen Vollzugsinstrumente einfließt.

Aufgrund der divergierenden Zeithorizonte zwischen langfristig angelegten Massnahmen des Agglomerationsprogramms und der kurz- bis mittelfristig ausgerichteten politischen Führung ist das Definieren von Zwischenzielen für den Umsetzungserfolg massgebend. Diese Zwischenziele sollen aus dem Umsetzungsprogramm abgeleitet und durch die Trägerschaft festgelegt werden.

8.2.2 Finanzierung

Kanton

Auf kantonaler Ebene bestimmt sich die Finanzierung im Wesentlichen nach den Vorgaben des Strassengesetzes (StrG). Die Infrastrukturmassnahmen im Bereich MIV, LV und ÖV laufen über die Investitionrechnung. Die Angebotsausbauten im öffentlichen Verkehr sind in den Rahmenkrediten enthalten.

Gemeinden

Für verschiedene infrastrukturelle und auch nicht infrastrukturelle Massnahmen des Agglomerationsprogramms Nidwalden sind die Ge-

meinden zuständig. Die Finanzierung dieser Massnahmen wird durch die Übernahme der wesentlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms in den kantonalen Richtplan sichergestellt. Damit wird für die Gemeinden die Umsetzung dieser Massnahmen verbindlich vorgegeben.

8.2.3 Controlling

Umsetzungskontrolle

Das Controlling wird durch die Kerngruppe des «Projektausschusses Agglomerationsprogramm Nidwalden» sichergestellt. Die Kerngruppe ist verantwortlich für die periodische Budget- und Terminkontrolle sowie für die Qualitätssicherung. Die Kerngruppe erarbeitet zudem den Umsetzungsbericht, welcher dem Bund alle 4 Jahre nach Beginn der Umsetzung einzureichen ist. Gemäss Weisung UVEK muss in diesem Bericht für jede Massnahme der Leistungsvereinbarung (inkl. nicht Infrastrukturfonds relevante Massnahmen und Eigenleistungen) über den Fortschritt der Umsetzung informiert werden.

Wirkungskontrolle

Mit der Wirkungskontrolle überprüft der Bund, inwieweit die Massnahmen des Agglomerationsprogramms die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Agglomeration tatsächlich beeinflussen (effektive Wirkung). Dabei stützen sich die Bundesbehörden auf ein System von repräsentativen Indikatoren, welche im Projekt Monitoring und Wirkungscontrolle Agglomerationsprogramme (MOCA) definiert und mehrheitlich durch den Bund erhoben werden.

8.3 Weiteres Vorgehen

Das Agglomerationsprogramm Nidwalden bietet eine langfristige Gesamtschau der Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung im Raum Nidwalden.

Bei den Massnahmen im Bereich Siedlung gilt es vor allem, die planerischen Voraussetzungen zu schaffen, die Areale zur Baureife zu entwickeln sowie Marketing-Massnahmen zu erarbeiten und einzuleiten.

Im Bereich ÖV wird insbesondere die Strategie für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs konsolidiert und die Haltestelle Bitzi projektiert. Für die A-Massnahmen im Bereich MIV sind bis 2012 die Vorprojekte zu erarbeiten. Was den Langsamverkehr betrifft, werden die Projekte kontinuierlich durch die Gemeinden und den Kanton realisiert. Auf dem Gebiet der kombinierten Mobilität werden Ausführungsprojekte für den Ausbau und die Sanierung der Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen erstellt. Zudem werden die Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement eingeleitet.

Die Anpassung des kantonalen Richtplans, welche zurzeit im Gange ist, sowie die positive Prüfung des Agglomerationsprogramms Nidwalden durch die Bundesbehörden bilden die Voraussetzungen für die Finanzierungsentscheide des Bundes im Agglomerationsverkehr.

Anhang

Grundlagenberichte und -daten

Karten

1. Grundlagenberichte und -daten

Berichte

- Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation, 14. Dezember 2010.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Dezember 2009.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Lesehilfe, Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung der ersten Generation, September 2009.
- Bundesamt für Strassen: Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogramme, Arbeitshilfe; April 2007.
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Agglomerationsprogramm Stans, Prüfbericht des Bundes, 2008.

- Kanton Nidwalden: Kantonaler Richtplan, 2009.
- Kanton Nidwalden: Raumordnungskonzept (ROK) Nidwalden, Richtplan Nidwalden 2000; Mai 2000.
- Kanton Nidwalden, Raumb Beobachtung, 2006.
- Kanton Nidwalden, Raumordnungskonzept Flugplatz Buochs, 2005.
- Kanton Nidwalden, Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten, Grundlagenbericht, November 2011.
- Kanton Nidwalden, Schlussbericht Workshopverfahren Bitzi, 2010.
- Gemeinde Buochs: Siedlungsleitbild; Dezember 2005.
- Gemeinde Stans: Ein Siedlungsleitbild für Stans; Januar 2003 + Entwurf 2010.
- Gemeinde Stansstad: Siedlungsleitbild; November 2006.
- Zentralschweizer Umweltdirektionen (ZUDK), inLUFT, Luftbelastung in der Zentralschweiz und im Kanton Aargau, 2011.

- Kanton Nidwalden, ÖV-Konzept Agglomeration Stans, 2008.
- Müller & Romann: Angebotskonzepte LSE / Brünigbahn; Juni 2003.
- Planungsbericht des Regierungsrates des Kantons Luzern an den Grossen Rat über die S-Bahn Luzern, 2003.
- Zukünftige Angebotskonzepte der zb, Zentralbahn AG, Januar 2008.
- Zentralbahn 2030, Eingabe der zb im Rahmen von Bahn 2030, Dezember 2009.
- Masterplan zb 2050, 2011.
- Mehrjahresprogramme Tiefbau, laufend.
- Kanton Nidwalden, TBA, Radwegkonzept 2008.
- P+R-Konzept für die Kantone Nidwalden und Obwalden, Februar 2006.
- Konzept zum Mobilitätsmanagement, Agglomeration Stans / NW, 2011.
- Verkehrsmodell Nidwalden
- VISSIM Stans

- Kanton Nidwalden, Agglomerationsprogramm: Synthesebericht zu den Workshops mit den Gemeinden, 2010.
- Kanton Nidwalden, Agglomerationsprogramm Unterlagen zu den Gesprächen mit den Gemeinden, Frühling 2011.

Daten

- Bundesamt für Statistik (Bfs), ESPOP, Ständige Wohnbevölkerung, 1999–2009.
- Bundesamt für Statistik (Bfs), Betriebszählung, 2001, 2005 und 2008.
- Bundesamt für Statistik (Bfs), Volkszählung 1990, 2000: Pendlerbewegungen und Modalsplit.
- Kanton Nidwalden, Bauzonenreserven 2009/10, LIS.
- Kanton Nidwalden, Verkehrszählung 2010, TBA.
- Postauto, Passagierzahlen 2010.
- Zentralbahn, Passagierzahlen 2010.

2. Karten

- Karte Nr. 1: Bauzonenreserven
- Karte Nr. 2: Parzellen mit Verdichtungspotenzial
- Karte Nr. 3: Basisnetz öffentlicher Verkehr
- Karte Nr. 4: Passagieraufkommen Eisenbahn und Bus
- Karte Nr. 5: Basisnetz motorisierter Individualverkehr
- Karte Nr. 6: Verkehrsbelastung auf dem Basisnetz MIV
- Karte Nr. 7: Tempo 20/30-Zonen bestehend
- Karte Nr. 8: Basisnetz Fussverkehr
- Karte Nr. 9: Basisnetz Veloverkehr
- Karte Nr. 10: Park+Ride und Bike+Ride (bestehend)
- Karte Nr. 11: Landschaftschutzgebiete und Vernetzungen
- Karte Nr. 12: Schwachstellen Siedlung und Landschaft
- Karte Nr. 13: Schwachstellen öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und kombinierte Mobilität
- Karte Nr. 14: Schwachstellen Fussverkehr
- Karte Nr. 15: Schwachstellen Veloverkehr
- Karte Nr. 16: Strukturkarte
- Karte Nr. 17: Konzeptkarte
- Karte Nr. 18: Massnahmen Siedlung
- Karte Nr. 19: Massnahmen öffentlicher Verkehr
- Karte Nr. 20: Massnahmen motorisierter Individualverkehr
- Karte Nr. 21: Massnahmen Langsamverkehr: Erhöhung der Verkehrssicherheit (LV 1)
- Karte Nr. 22: Massnahmen Langsamverkehr: Neue Netzelemente (LV 2)
- Karte Nr. 23: Massnahmen Landschaft