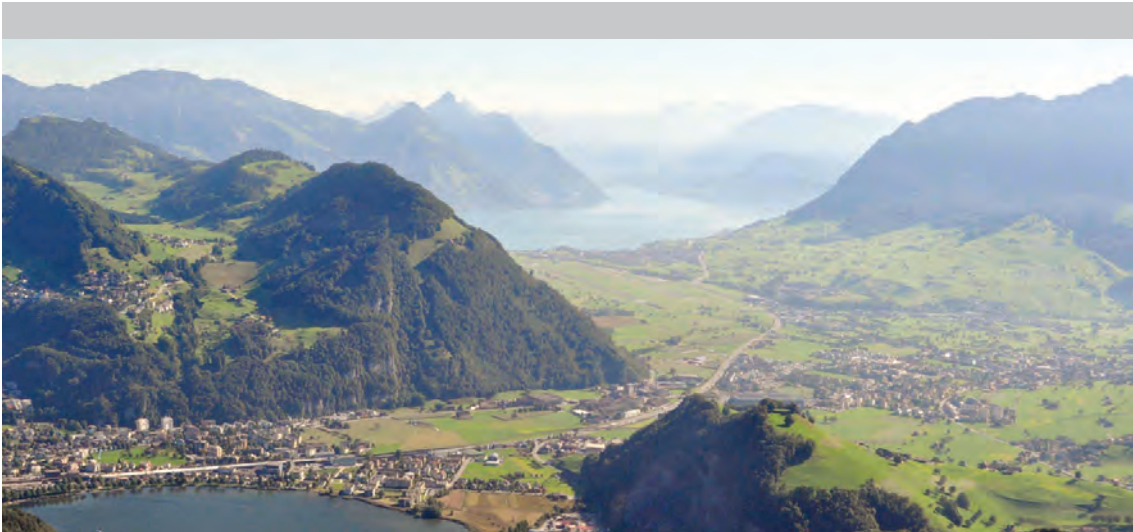




Kanton Nidwalden

Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011



Massnahmenblätter

Das Agglomerationsprogramm
besteht aus:

- Bericht
- Massnahmenblätter

13. Dezember 2011

Inhaltsverzeichnis

Massnahmen Siedlung	3
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	20
Öffentlicher Verkehr	20
V – ÖV 1 Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs	
V – ÖV 2 Haltestelle Bitzi	
V – ÖV 3 Doppelspuriger Tunnel Hergiswil	
V – ÖV 4 Sanierung Bahnübergänge	
V – ÖV 5 Raumsicherung zur künftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	
Motorisierter Individualverkehr	33
V – MIV 1 Knotensanierungen	
V – MIV 2 Streckensanierungen	
V – MIV 3 Neue Netzelemente	
V – MIV 4 Betriebs- und Gestaltungskonzepte	
– Strassenraumgestaltung	
– Tempo 20-/30-Zonen	
Langsamverkehr	81
V – LV 1 Erhöhung der Verkehrssicherheit	
V – LV 2 Neue Netzelemente	
V – LV 3 Attraktivierung der Velonutzung	
Kombinierte Mobilität	132
V – KM 1 Erstellung neuer und Ergänzung bestehender P+R- und B+R-Anlagen und -plätze	
Nachfrageorientierte Massnahmen	135
V – NO 1 Mobilitätsmanagement	
V – NO 2 Parkplatzbewirtschaftung	
Massnahmen Landschaft und Naherholung	140
L 1 Vorranggebiete für Natur und Landschaft / Naherholungsgebiete	
L 2 Vernetzung und ökologische Aufwertung im Siedlungsgebiet	
Massnahmen Controlling	145
C 1 Monitoring / Controlling	

Abkürzungen

S: Siedlung

V: Verkehr (ÖV: Öffentlicher Verkehr; MIV: Motorisierter Individualverkehr; LV: Langsamverkehr; KM: Kombinierte Mobilität; NO: Nachfrageorientierte Massnahmen)

L: Landschaft und Naherholung

C: Controlling

Aufbau der Nummerierung der Massnahmen im Bereich MIV und LV

Themenbereich - Abkürzung des Gemeindenamens - Verkehrsart, Nr. Massnahmenpaket, (K: Kombi-Massnahme)
(V: Vorleistung). Nr. Massnahme (z.B. V-ST-MIV1.KV1)

Vorleistungen: Massnahmen mit Baubeginn zwischen 2011 und 2014 (nicht bundesbeitragsberechtigt)

Kombi-Massnahmen: Diese Massnahmen umfassen mehrere Massnahmenbereiche (z.B. Erhöhung der Verkehrssicherheit und Strassenraumgestaltung)

Bemerkung zur Finanzierung der Infrastrukturmassnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms Nidwalden:
Vorleistungen und Massnahmen, die nicht im Agglomerationsperimeter gemäss Bundesamt für Statistik liegen, gelten als nicht bundesbeitragsberechtigt. Die als Eigenleistungen definierten Massnahmen werden ebenfalls vom Bund nicht mitfinanziert.

Massnahmen Siedlung

S 1

Siedlungsverdichtungsgebiete (inkl. Bahnhofgebiete)



Gebiet Büntistrasse in Stans: Gebiet mit Verdichtungspotenzial (Beispiel)

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen, für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung den Bodenverbrauch zu stabilisieren, ist die Siedlungsentwicklung verstärkt nach innen zu lenken. Leitthemen zur Zielerreichung sind Siedlungsverdichtungen, der Erhalt und die Steigerung der Qualität der bestehenden Siedlungen, Siedlungsbegrenzung und Siedlungsentwicklung an geeigneten Orten. Im Sinne der Siedlungsverdichtung sind bereits überbaute Siedlungsgebiete besser zu nutzen. Als Beitrag zur Umsetzung des Zielszenarios sind Verdichtungspotenziale im Siedlungsgebiet zu identifizieren und unter Beachtung städtebaulicher und ökologischer Qualitäten zu realisieren.

Massnahme:

1. Das Gesamtpotenzial der Nutzungsreserven im Bestand ist zu ermitteln und die für die Umsetzung als planerisch sinnvoll und realistisch erscheinenden Nutzungsreserven zu identifizieren. Die Analyse umfasst alle Bauzonen, die zum Wohnen und Arbeiten genutzt werden. Sie soll für jede Parzelle aufzeigen, ob eine Unternutzung vorliegt, d.h. ob Potenzial für Innenentwicklung besteht, ob die Fläche eine Baulücke darstellt, ob die Möglichkeit für eine Nachverdichtung besteht oder ob bestehende Bauten leer stehen. Aus den Potenzialen der einzelnen Parzellen lassen sich sodann Aussagen zum Potenzial für zusätzliche Nutzflächen im Siedlungsinernen, aufgeteilt auf Wohn-, Arbeits- und Mischnutzungen für die einzelnen Gemeinden ableiten.
2. Für die Mobilisierung der identifizierten Nutzungsreserven sind Handlungsstrategien und methodische Grundlagen (z.B. Leitfaden für die Gemeinden) zu erarbeiten.
3. Die Gemeinden fördern die Mobilisierung der Nutzungsreserven durch Motivation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. (Vor-)Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen.
4. Unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung, der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Zielsetzungen ist die Qualität des Bestandes zu erhalten bzw. zu verbessern.

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Raumentwicklung des Kantons Nidwalden (Nr. 1–2) Gemeinden (Nr. 3–4)	Beteiligte Stellen: <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Grundeigentümer

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine Massnahme 1 1. Ersterhebung 2. Grobanalyse der bestehenden Siedlungen anhand vorhandener elektronischer Datengrundlagen 3. Kontrolle der Grobanalyse vor Ort mit den Gemeinden 4. Abschätzung der Potenziale, in Absprache mit den Gemeinden 5. GIS-Darstellung der Potenziale 6. Laufende Aktualisierung der Datenbasis		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 (M 1 / M 2) <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Zeithorizont: Massnahme 1: bis 2012 Massnahme 2: bis 2014 Massnahmen 3 und 4: Daueraufgabe	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kosten	
Kosten: – Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil Dritte % Fr.	Art der Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung (Planungen) <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung (Infrastrukturen) <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS S II (Verdichtungspotenziale) und TS S III (Abstimmung mit Verkehr). Nutzen: WK1: Keine Wirkung. WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Die Massnahme bewirkt eine Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten sowie eine Verringerung der Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung. WK3: Keine Wirkung.

WK4: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Diese Massnahme bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung, dank einer Reduktion der Mobilität (kurze Wege). Zudem wird eine Verminderung der Zersiedlung sowie eine Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Ungunsten von Natur- und Landschaftsräumen erreicht. Der Flächenbedarf für neue Infrastrukturen wird reduziert.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Abstimmung mit dem Erholungs- und Freiraumkonzept

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Siedlungsflächenpotenziale für eine Siedlungsentwicklung nach innen, Raum Schwyz+, ETH Zürich, 2010
- Konzept zur Siedlungsentwicklung nach innen, Arbeitshilfe, ARE, 2009
- Nutzungsreserven im Bestand, Konzeptstudie, ARE, 2008

Bemerkungen / Hinweise:

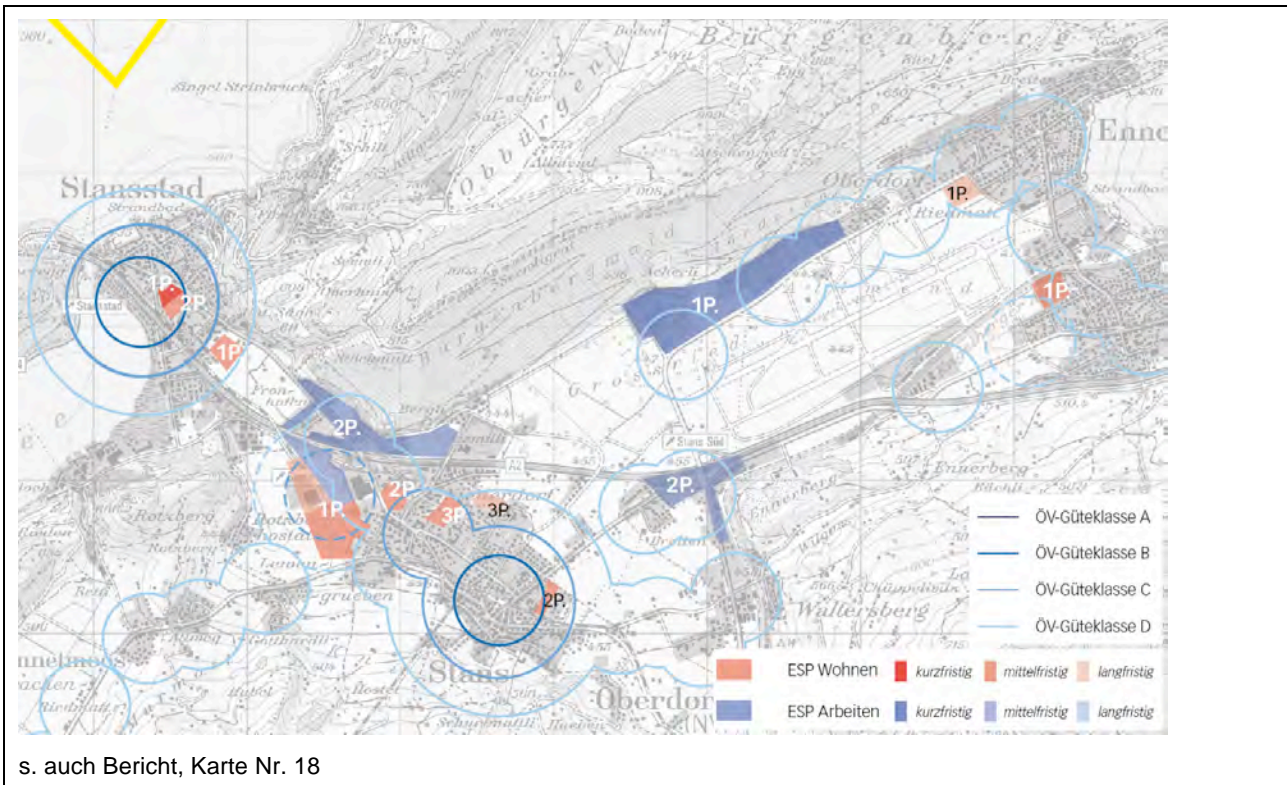
Die Massnahme 1 orientiert sich inhaltlich am Projekt Raum+, welches in Zusammenarbeit mit der ETHZ u.a. in den Kantonen Schwyz und Uri sowie der Leventina bereits erfolgreich angewendet wird. Die Grösse des Kantons Nidwalden erlaubt, die dort getätigten Erhebungen zu vereinfachen und effizient auszugestalten.

Stand 2.12.2011

Massnahmen Siedlung

S 2

Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten



s. auch Bericht, Karte Nr. 18

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Als Beitrag zur Umsetzung des Zukunftsbildes und somit im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Wohnen und Arbeiten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.

Massnahme:

1. Als Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten gelten folgende Standorte:

ESP Wohnen

- Buochs, Aadörfli
- Ennetbürgen, Allmend
- Stans, Stans West (s. auch separates Massnahmenblatt S2: Stans West)
- Stans, Hostatt
- Stans, Lehli
- Stans, Milchbrunnen
- Stans, Obere Steinersmatt
- Stansstad, Schürmatt
- Stansstad, Unterfeld

ESP Arbeiten

- Stans, Rieden
- Stans, Stans West (s. auch separates Massnahmenblatt S2: Stans West)
- Stans / Ennetbürgen, Bürgenbergsüd
- Stans, Stans Nord

Diese Standorte erfüllen folgende Mindestanforderungen:

ESP Wohnen:

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

ESP Arbeiten:

- 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)

2. Die Gemeinden fördern die Realisierung der ESP, indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen.
3. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der ESP durch Motivation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. (Vor-)Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen.
4. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der Infrastruktur.
5. Der Kanton Nidwalden unterstützt die Umsetzung der ESP Wohnen und Arbeiten.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Standortgemeinden (Nr. 1 – 4) Amt für Raumentwicklung des Kantons Nidwalden (Nr. 5)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Grundeigentümer</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen/Meilensteine Gemäss Massnahmenbeschrieb</p>		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p>Nr. 1 (Anpassung Kantonalen Richtplan): 2012</p> <p>Nr. 2 – 5: Daueraufgabe</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>

Kosten													
<p>Kosten: –</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.	<p>Art der Finanzierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung (Planungen)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung (Infrastrukturen)</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten</p>
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											

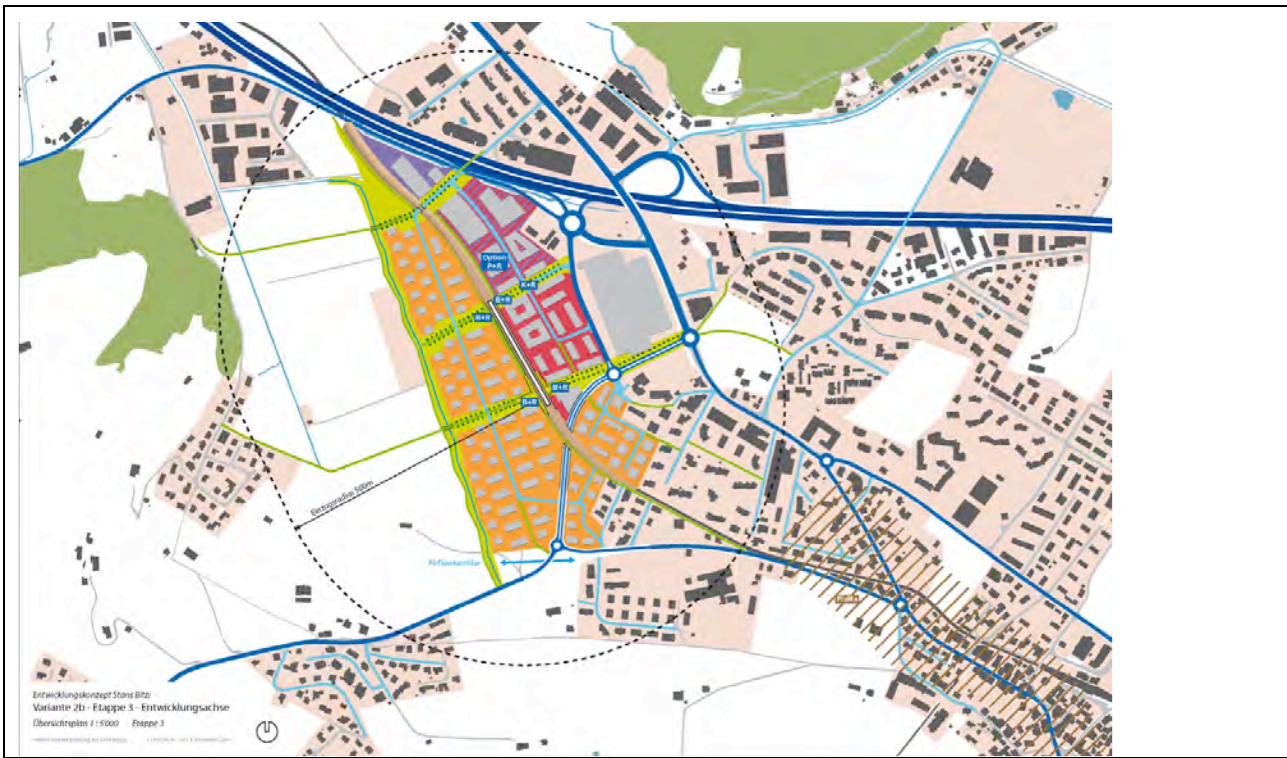
Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS S I (Entwicklungsschwerpunkte) und TS S III (Abstimmung mit Verkehr).</p> <p>Nutzen: WK1: Keine Wirkung. WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Diese Massnahme bewirkt eine Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten sowie eine Verringerung der Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung. Die Qualität der öffentlichen Räume sowie der Frei- und Grünräume wird in diesen Gebieten verbessert. WK3: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Die gute Erschliessung der ESP mit dem ÖV und dem LV bewirkt eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV und LV. WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Diese Massnahme bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung, dank einer Reduktion der Mobilität (kurze Wege). Zudem wird eine Verminderung der Zersiedlung erreicht.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none">– Haltestelle Bitzi (V-ÖV1)– Netzergänzung Stans West (V-ST-MIV3.1)
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– Kanton Nidwalden, ESP Wohnen und Arbeiten, Grundlagenbericht, November 2011– Workshopverfahren Bitzi, Dezember 2010
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">– Insbesondere beim ESP Bürgenbergsüd, welcher an ein nationales Schutzgebiet angrenzt, ist der ökologischen Qualität der Gestaltung eine grosse Bedeutung beizumessen.

Stand 2.12.2011

Massnahmen Siedlung

S 2

Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten: Stans West



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Als Beitrag zur Umsetzung des Zukunftsbildes und somit im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Realisierung von Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Wohnen und Arbeiten an raumplanerisch besonders geeigneten Lagen zu fördern.

Massnahme:

Entwicklungsschwerpunkt Wohnen und Arbeiten Stans West.

Etappe 1:

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 Etabpierung und Nutzung erforderlich.

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

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Stans	Beteiligte Stellen: <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Ennetmoos <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Grundeigentümer

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Konkretisierung der Umsetzung und vertiefte Klärung der Abhängigkeiten zwischen Strasse, Bahn und Siedlungsentwicklung 2. Anpassung kantonaler Richtplan 3. Konkretisierung des Gesamtkonzepts insbes. bezüglich Siedlung mittels qualifiziertem Verfahren 4. Schaffung raumordnerische Voraussetzungen (u.a. kommunaler Zonenplan) 5. Realisierung ESP		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	Zeithorizont: Nr. 1 – 2: 2012 Nr. 3 – 4: bis 2015 Nr. 5: bis ca. 2030	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kosten													
Planungskosten (Qualifiziertes Verfahren): Fr. 200'000.– <i>Kostenteiler Kanton / Gemeinde noch offen</i> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.	Art der Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung (Planungen) <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung (Infrastrukturen) <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS S I (Entwicklungsschwerpunkte) und TS S III (Abstimmung mit Verkehr). Nutzen: WK1: Keine Wirkung. WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Diese Massnahme bewirkt eine Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten sowie eine Verringerung der Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung. Die Qualität der öffentlichen Räume sowie der Frei- und Grünräume wird in diesen Gebieten verbessert. WK3: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Die gute Erschliessung der ESP mit dem ÖV und dem LV bewirkt eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV und LV. WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Diese Massnahme bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung, dank einer Reduktion der Mobilität (kurze Wege). Zudem wird eine Verminderung der Zersiedlung erreicht.

Machbarkeit:

Die Machbarkeit des ESP Stans West (inkl. ÖV- / MIV- und LV-Erschliessung) ist gegeben (s. Workshopverfahren Bitzi, Schlussbericht, Dezember 2010).

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Haltestelle Bitzi (V-ÖV1)
- Netzergänzung Stans West (V-ST-MIV3.1)
- Kommunale Landschaftsschutzzone (s. auch unter Bemerkungen)

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Kanton Nidwalden, ESP Wohnen und Arbeiten, Grundlagenbericht, November 2011
- Workshopverfahren Bitzi, Dezember 2010

Bemerkungen / Hinweise:

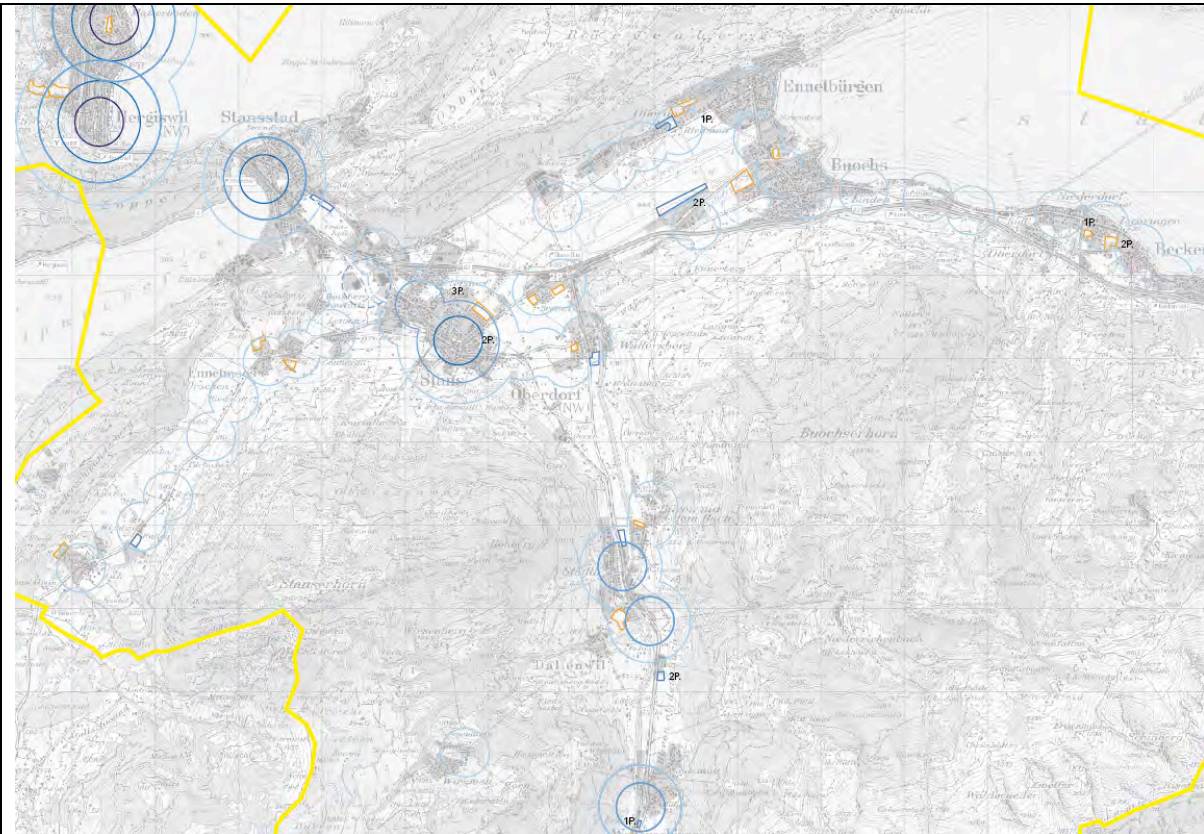
- Damit die mit der Planung Stans West einhergehende Tangierung der bestehenden kommunalen Landschaftsschutzzone kompensiert werden kann, wird diese einerseits Richtung Westen vergrössert. Andererseits wird den Grünelementen innerhalb der Siedlung eine grosse Bedeutung beigemessen (u.a. grosszügige Grünachsen).
- Übergeordnete Grünstrukturen: Im Zuge der Realisierung des Strassen- und Wegnetzes werden als integrierter Teil die begleitenden Grünstrukturen erstellt. Ebenso wird die Eingliederung mit Grünelementen gegenüber dem angrenzenden Landschaftsschutzgebiet festgelegt.
- Über Gestaltungspläne für einzelne Baufelder wird die Qualität der Siedlungsstruktur gefördert und die Grundstruktur der internen Freiräume und Begrünung festgelegt.

Stand 2.12.2011

Massnahmen Siedlung

S 3

Neueinzonungsregelungen und Siedlungserweiterungsgebiete als Grundlage für die Siedlungsleitbilder und die Ortsplanungen



s. auch Bericht, Karte Nr. 18

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Als Beitrag zur Umsetzung des Zukunftsbildes und somit im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung sind Einzonungen für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen bzw. Arbeiten an raumplanerisch sinnvollen Orten vorzunehmen.

Massnahme:

1. 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 Subzentrum/Regionalzentrum: mindest 0.6; AZ weitere Dorfkerne: mindest 0.5
 - Im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen/Siedlungsleitbilder wird aufgezeigt in welchen zeitlichen Verhältnissen die Reserven überbaut werden sollen.
 - Für wichtige Gebiete sind Bebauungspläne/Sondernutzungspläne zu erstellen.
2. Als mögliche langfristige Siedlungserweiterungsgebiete gelten die Standorte welche oben dargestellt sind (orange: Wohnen; blau: Arbeiten). Diese weisen ähnlich gute Eigenschaften bezüglich Erschliessung wie die ESP Wohnen und Arbeiten auf und berücksichtigen die übergeordneten Landschaftsräume gemäss Zukunftsbild. Bei der Erarbeitung der Siedlungsleitbilder sowie bei Ortsplanungen sind diese zu berücksichtigen.
3. Überdimensionierte Bauzonenreserven werden auf Auszonungen geprüft.

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Raumentwicklung des Kantons Nidwalden (Nr. 1) Standortgemeinden (Nr. 2 – 3)	Beteiligte Stellen: <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Grundeigentümer

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Aufnahme in den Kantonalen Richtplan 2. Berücksichtigung bei der Erarbeitung / Überarbeitung der Siedlungsleitbilder und bei den Ortsplanungsrevisionen		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Zeithorizont: Nr. 1: 2012 Nr. 2 – 3: Laufend im Rahmen der Erarbeitung / Überarbeitung der Siedlungsleitbilder und Ortsplanungen	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kosten		
Kosten: – Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil Dritte % Fr.	Art der Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung (Planungen) <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten	

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS S III (Abstimmung mit Verkehr), TS S IV (Neueinzonungen) und TS S V (Überdimensionierte Bauzonenreserven). Nutzen: WK1: Keine Wirkung. WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Diese Massnahme bewirkt eine Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten sowie eine Verringerung der Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung. WK3: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Die gute Erschliessung der Siedlungserweiterungsgebiete mit dem ÖV und dem LV bewirkt eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV und LV. WK4: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Diese Massnahme bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung, dank einer Reduktion der Mobilität (kurze Wege). Zudem wird eine Verminderung der Flächenbeanspruchung und der Zersiedlung erreicht.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Abhängigkeit: Verbesserung des ÖV-Angebotes
- Koordination mit dem Kantonalen Richtplan Nidwalden
- Abstimmung mit dem Erholungs- und Freiraumkonzept

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Agglomerationsprogramm Luzern (betr. Siedlungserweiterungsgebiete in Hergiswil)

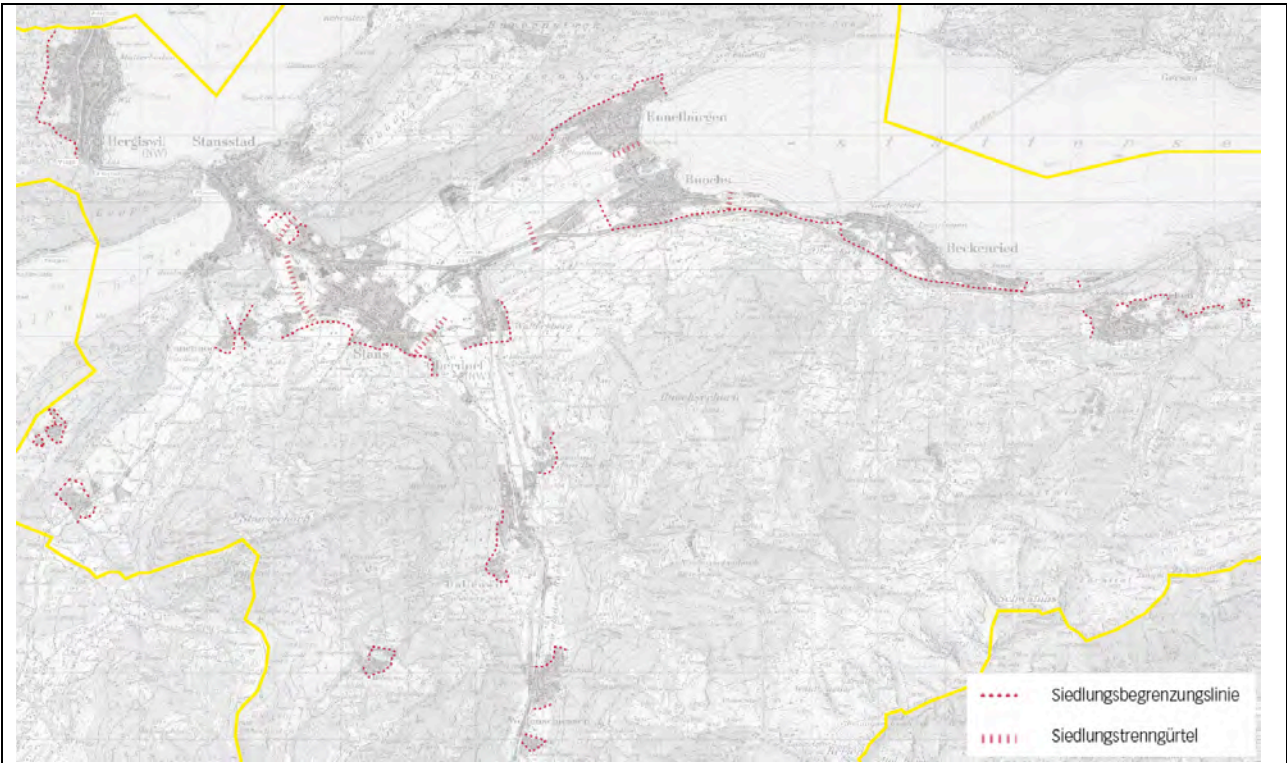
Bemerkungen / Hinweise:

–

Stand 2.12.2011

Massnahmen Siedlung **S 4**

Siedlungsbegrenzung



s. auch Bericht, Karte Nr. 18

Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> – Mit der Bezeichnung von Siedlungsbegrenzungslinien und Siedlungstrenngürteln wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Dabei wird den übergeordneten und siedlungsprägenden Landschaftsräumen Rechnung getragen, die Akzentuierung der Siedlungsränder gefördert und die Zersiedelung eingegrenzt. 	
Massnahme:	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Gemeinden berücksichtigen im Rahmen der Ortsplanungen die oben bezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien und Siedlungstrenngürtel. 	

Zuständigkeiten	
Federführung:	Beteiligte Stellen:
Gemeinden	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden: ARE <input type="checkbox"/> Gemeinden <input type="checkbox"/> Dritte

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine		
1. Aufnahme in den Kantonalen Richtplan (Anpassung / Ergänzung) 2. Aufnahme in die Siedlungsleitbilder und in die Ortsplanungen		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Zeithorizont: Nr. 1: 2012 Nr. 2: Laufend im Rahmen der Erarbeitung / Überarbeitung der Siedlungsleitbilder und Ortsplanungen	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kosten			
Kosten: – Kostenteiler:		Art der Finanzierung <input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten	
Anteil Bund	%		Fr.
Anteil Kanton	%		Fr.
Anteil Gemeinde	%		Fr.
Anteil Dritte	%		Fr.

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS S VI (Siedlungsbegrenzung) und TS S III (Abstimmung mit Verkehr).
Nutzen: WK1: Keine Wirkung. WK2: Dank dieser Massnahme kann eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Diese Massnahme bewirkt eine Konzentration der Einwohner und Arbeitsplätze an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten sowie eine Verringerung der Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung. WK3: Keine Wirkung. WK4: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Diese Massnahme bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung, dank einer Reduktion der Mobilität (kurze Wege). Zudem wird eine Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Ungunsten von Natur- und Landschaftsräumen sowie eine Verminderung der Zersiedlung erreicht. Der Flächenbedarf für neue Infrastrukturen wird ebenfalls reduziert.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Koordination mit dem Kantonalen Richtplan Nidwalden

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: <ul style="list-style-type: none">– Kantonaler Richtplan Nidwalden– Agglomerationsprogramm Luzern (betr. Siedlungsbegrenzungslinien in Hergiswil)
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">–

Stand 2.12.2011

Massnahmen Siedlung	S 5
Neugestaltung von Strassenräumen zur Aufwertung des Wohnumfeldes	

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umgestaltung von Strassenräumen zur Aufwertung des Wohnumfeldes. Insbesondere die Strassen im Bereich der Dorfkerne und ausgewählte Quartierstrassen werden bei anstehenden Sanierungs- und Umbauprojekten mit Elementen der Grüngestaltung (Baumreihen, Rabatten, Belagswechsel, Möblierung etc.) so gestaltet, dass eine Aufwertung des Wohnumfeldes und Lebensraumes erzielt wird. Gleichzeitig ergeben sich Synergien zu Zielen zur Verbesserung der Erholungseignung und zum Einbezug von siedlungsökologischen Elementen.
<p>Massnahme:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erarbeitung eines Erholungs-, Freiraum- und Strassenraumgestaltungskonzepts. 2. Bei anstehenden Strassensanierungs- und Umbauprojekten wird eine Strassenraumumgestaltung geprüft. 3. Bei der Projektierung wird eine entsprechende Fachperson für diesen Fachbereich beigezogen. 4. Umsetzung des Konzepts (Beispiele von Massnahmen: V-OB-MIV4.K2, V-BU-MIV4.1, V-ST-LV1.K1, V-ST-LV1.K2, V-ST-LV1.K3)

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Für die jeweilige Strasse zuständige Körperschaft: Kanton oder Gemeinde</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input type="checkbox"/> Dritte</p>

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine		
Gemäss Massnahmenbeschreibung		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 (M 1)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p>Nr. 1: bis 2012</p> <p>Nr. 2 – 3: Daueraufgabe</p> <p>Nr. 4: nach 2012</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

Kosten													
<p>Kosten: - Mehrkosten von 2 bis 5%</p> <p style="padding-left: 20px;">- Platzgestaltungen u.ä. je nach Projekt</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 30%;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.	<p>Art der Finanzierung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten</p>
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit:</p> <p>Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS S VII (Aufwertung Siedlungsgebiete) und TS L III (Aufwertung der Freiräume und Verbindungen innerhalb der Siedlungen).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Diese Massnahme kann zur Entflechtung und Optimierung des Verkehrsflusses eingesetzt werden.</p> <p>WK2: Die Massnahme bringt eine leichte bis hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich: Eine Aufwertung der Quartierstrassen und des Wohnumfeldes wird erreicht.</p> <p>WK3: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit mit sich, u.a. dank einer Verkehrsberuhigung durch Grüngestaltung.</p> <p>WK4: Dank dieser Massnahme wird eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch erreicht. Sie bewirkt eine bessere Vernetzung von Grünelementen im Siedlungsgebiet.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Diese Massnahme ist immer Teil eines Strassenbauprojektes. Die fachlichen Aspekte / Anforderungen sind durch eine entsprechende Fachperson in die Projekte einzubringen.</p> <p>Es handelt sich um eine Optimierungsaufgabe, die sowohl im Projektteam wie auch im politischen Prozess erarbeitet werden muss.</p> <p>Es bestehen grosse Synergien mit Naherholungszielen und Zielen der Siedlungsökologie.</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– Kantonaler Richtplan, Koordinationsaufgabe S1-7, Siedlungsausstattung mit Grün- Frei- und Naherholungsräumen– Ortsdurchfahrten, Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, Kt. Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Aarau Mai 2009
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">– Man beachte dazu einzelne Massnahmenblätter zum Kapitel Verkehr.

Stand 2.12.2011

Massnahmen öffentlicher Verkehr

V – ÖV 1

Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Der Kanton übernimmt die Verantwortung für das „Gesamtsystem ÖV“ welches u.a. die Infrastruktur, Betrieb, Koordination mit regionalen und nationalen Partnern, Marktausrichtung sowie Angebotsplanung bis hin zur Finanzplanung umfasst.

Angestrebt wird für den Zeithorizont 2030 im Kanton Nidwalden folgendes ÖV-Angebot:

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'
		30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'
480	Luzern – Stans (S4)	30' + VK	30'	30'	30' + VK	30'	30'	30'	30'	30'
		30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'
480	Luzern – Wolfenschiessen (S44)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		60'	-	-	60'	-	-	60'	-	-
60.311	Stans – Seelisberg	30' + VK	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'
	– Stans – Beckenried	15'	15'	15'	15'	15'	30'	30'	30'	30'
	– Stans – Seelisberg	30' / 60' UR	30' / 60' UR	60'	60'	60'	60' UR	60' UR	60' UR	60' UR
		30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'	30'
60.312	Stans – Ennetmoos, St. Jakob	UR (25 Kurspaare)			UR (13 Kurspaare)			Rufbus		
		30'	30'	30'	30'	30'	30'	60'	60'	60'
60.313	St. Jakob – Mueterschwandenberg	UR (11 Kurspaare)			UR (5 Kurspaare)			Rufbus		
		60'	60'	-	60'	60'	-	60'	60'	-
60.321	Stansstad – Obbürgen – Bürgenstock	UR (9 Kurspaare)			UR (8 Kurspaare)			UR (6 Kurspaare)		
		30'	30'	60'	30'	30'	60'	30'	30'	60'
60.310	Beckenried – Flüelen	UR (5 Kurspaare)			UR (5 Kurspaare)			UR (5 Kurspaare)		
		UR (8 Kurspaare)			UR (8 Kurspaare)			UR (8 Kurspaare)		
60.323	Stansstad – Stans – Büren	60'	60'	-	UR (7 Kurspaare)			Rufbus		
		30'	30'	30'	30'	30'	30'	60'	60'	60'
60.331	Wolfenschiessen – Oberrickenbach	UR (8 Kurspaare)			UR (8 Kurspaare)			UR (8 Kurspaare)		
		UR (8 Kurspaare) + VK			UR (8 Kurspaare) + VK			UR (8 Kurspaare) + VK		

HVZ: Hauptverkehrszeiten → 6.30–8.30 und 16.30–19.00 Uhr; NVZ: Übrige Verkehrszeiten; Abend → ab 20.00 Uhr bis Betriebsschluss (00.30 Uhr)
VK: Verdichtungskurse
UR: unregelmässiger Takt
IST-Zustand (Fahrplan 2010) / SOLL-Zustand (2030)

Massnahme:

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

Zuständigkeiten

Federführung:

Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung

Beteiligte Stellen:

- Kanton Nidwalden (als Besteller)
- Gemeinden
- Dritte: Transportunternehmen, VVL, Kanton Luzern, Obwalden, BAV

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufnahme der IST Situation bei der ÖV Erschliessung (Angebot und Nachfrage, Kosten, Benchmark, Qualität, Anschlüsse, ...) 2. Festlegung des Zielsystems (Hauptziel, Angebotsziele,...) 3. Erarbeitung der Strategien zur Erreichung der formulierten Ziele 4. Erstellen eines Berichts zur Strategie zur Weiterentwicklung des ÖV 5. Verabschiedung des Berichts bzw. der Strategie durch die politischen Gremien 6. Umsetzung der Strategie 		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Zeithorizont: Nr. 1 – 4: 2011 Nr. 5: bis Mitte 2012 Nr. 6: 1. Umsetzungsschritt der Strategie im Fahrplan 2014	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kosten																	
Planungskosten: Fr. 75'000.– Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: center;">75'000.–</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	100%	75'000.–	Fr.	Anteil Gemeinde	%		Fr.	Anteil Dritte	%		Fr.	Art der Finanzierung <input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten
Anteil Bund	%		Fr.														
Anteil Kanton	100%	75'000.–	Fr.														
Anteil Gemeinde	%		Fr.														
Anteil Dritte	%		Fr.														

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS ÖV I (zb als Rückgrat), TS ÖV II (Erschliessung Agglomerationsgemeinden), TS ÖV III (Erschliessung ländlich-touristischer Raum) und TS ÖV IV (Umsteigebeziehungen).
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung von MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen. WK2: Dank dieses Massnahmenpakets kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Der Ausbau des ÖV-Angebotes verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. WK3: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte bis hinreichende Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte bis hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Für die Strategie sind folgende Rahmenbedingungen oder Abhängigkeiten wichtig:

- Siedlungsleitbilder der Gemeinden
- Finanzpläne des Kantons
- Konzept Zentralbahn 2030
- Masterplan 2050 der zb
- Rahmenplan SBB für Bahnknoten Luzern
- Doppelspurausbauten

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Konzept Zentralbahn 2030
- Masterplan Zentralbahn 2050
- ÖV-Konzept Agglomeration Stans 2008

Bemerkungen / Hinweise:

–

Stand 2.12.2011

Massnahmen öffentlicher Verkehr	V – ÖV 2
Haltestelle Bitzi	A-Liste



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: – Optimale Verknüpfung von Siedlung und Verkehr in einem neuen ESP Wohnen und Arbeiten.	
Massnahme: – Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle mit 30'-Takt-Erschliessung für Pendler im wichtigsten ESP Wohnen in der Gemeinde Stans (Kantonshauptort).	
Zuständigkeiten	
Federführung: Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung des Kantons Nidwalden	Beteiligte Stellen: <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden: ARE <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Stans <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Zentralbahn AG (zb)

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Genehmigung Siedlungsleitbild Stans durch die Gemeindeversammlung 2. Erarbeitung Vorprojekt mit Kostenangaben 3. Finanzierungsbeschlüsse (Gemeinde, Kanton und zb) 4. Erarbeitung Bau- und Auflageprojekt 5. Realisierung und Inbetriebnahme		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2012 Baubeginn: 2015 (Bau „Notbrücke“) Inbetriebnahme: 2018/2019	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kosten																
Kosten (Infrastruktur): Fr. 7'000'000.– (+/- 30%) davon Fr. 1'500'000.– für die Haltestelle Bitzi und Fr. 5'500'000.– für die Querung der Strasse und Höherlegung Bahntrasse Kostenteiler (noch zu diskutieren): <u>S-Bahn Haltestelle Bitzi</u> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%;">40%</td> <td style="width: 60%;">600'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton NW</td> <td>30%</td> <td>450'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>30%</td> <td>450'000.– Fr.</td> </tr> </table> <u>Querung der Strasse + Höherlegung Bahntrasse</u> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%;">40%</td> <td style="width: 60%;">2'200'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kantone OW+NW</td> <td>60%</td> <td>3'300'000.– Fr.</td> </tr> </table> (ordentliche Infrastrukturfinanzierung der zb) Kosten (Betrieb): Fr. 124'000.–/Jahr	Anteil Bund	40%	600'000.– Fr.	Anteil Kanton NW	30%	450'000.– Fr.	Anteil Gemeinde	30%	450'000.– Fr.	Anteil Bund	40%	2'200'000.– Fr.	Anteil Kantone OW+NW	60%	3'300'000.– Fr.	Art der Finanzierung <input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung Finanzierungsnachweis <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012 – 2020 enthalten
Anteil Bund	40%	600'000.– Fr.														
Anteil Kanton NW	30%	450'000.– Fr.														
Anteil Gemeinde	30%	450'000.– Fr.														
Anteil Bund	40%	2'200'000.– Fr.														
Anteil Kantone OW+NW	60%	3'300'000.– Fr.														

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS ÖV I (zb als Rückgrat) und TS ÖV V (Neue Haltestelle Bitzi). Nutzen: WK1: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank dieser Massnahme kann insbesondere folgendes erreicht werden: Eine Verringerung der Umsteigevorgänge für Kunden der neuen Haltestelle Bitzi, eine Verstetigung des Verkehrsflusses sowie Verminderung von Stausituationen durch höheren Anteil der ÖV-Nutzung, eine Verbesserung der Erreichbarkeit von einem künftig dicht besiedelten Agglomerationsgebiet sowie eine Verbesserung der ÖV-Qualität für Verbindungen zwischen ESP/Siedlungsschwerpunkte. WK2: Die Massnahme hat eine hinreichende Wirkung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Durch die sehr gute Erschliessung im Bereich Stans West ist eine starke Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen zu erwarten. Mit dieser Massnahme wird eine Stärkung der Siedlungsentwicklung entlang der gut bedienten ÖV-Hauptachse Stans – Hergiswil und somit eine Verringerung der Zersiedlung erreicht. Die Umlagerung auf den ÖV verbessert zudem die Lebensqualität und vermindert die Trennwirkung in Siedlungsgebieten durch Abnahme der Verkehrsmenge im MIV.

WK3: Dank dieser Massnahme kann die Verkehrssicherheit leicht erhöht werden: Eine Verminderung der Unfälle durch Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV kann erreicht werden.

WK4: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Sie bewirkt eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung dank einer Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV. Eine Verringerung der Zersiedlung ist ebenfalls zu erwarten.

Machbarkeit:

Die Machbarkeit der Haltestelle Bitzi und des ESP Stans West ist gegeben (s. Workshopverfahren Bitzi, Schlussbericht, Dezember 2010).

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Für die Realisierung besteht ein direkter Zusammenhang mit der Netzergänzung Stans West, da die Querung Bahn und Strasse die Situation der Haltestelle bestimmt. Weiter besteht ein Zusammenhang mit dem Bau der Doppelspurinsel im Gebiet Stans West (Aussage im Masterplan 2050 der zb). Um diese Abhängigkeiten beherrschbar zu machen, muss Strasse und Schiene integral und gleichzeitig geplant werden. Folgende Elemente von Seiten Bahn sind zu planen:

- Kreuzung Strasse-Schiene mit Höherlegung des Bahntrassees
- Verlegung des Bahntrasses (Bau unter Betrieb und geringerer Kurvenradius)
- Bau der Haltestelle Bitzi
- Doppelspurausbau

Bei der Realisierung der Schieneninfrastruktur kann etappiert vorgegangen werden. Im Rahmen dieses Massnahmenblatts sollen die Haltestelle Bitzi und die Querung der Strasse realisiert werden.

Sonstiges

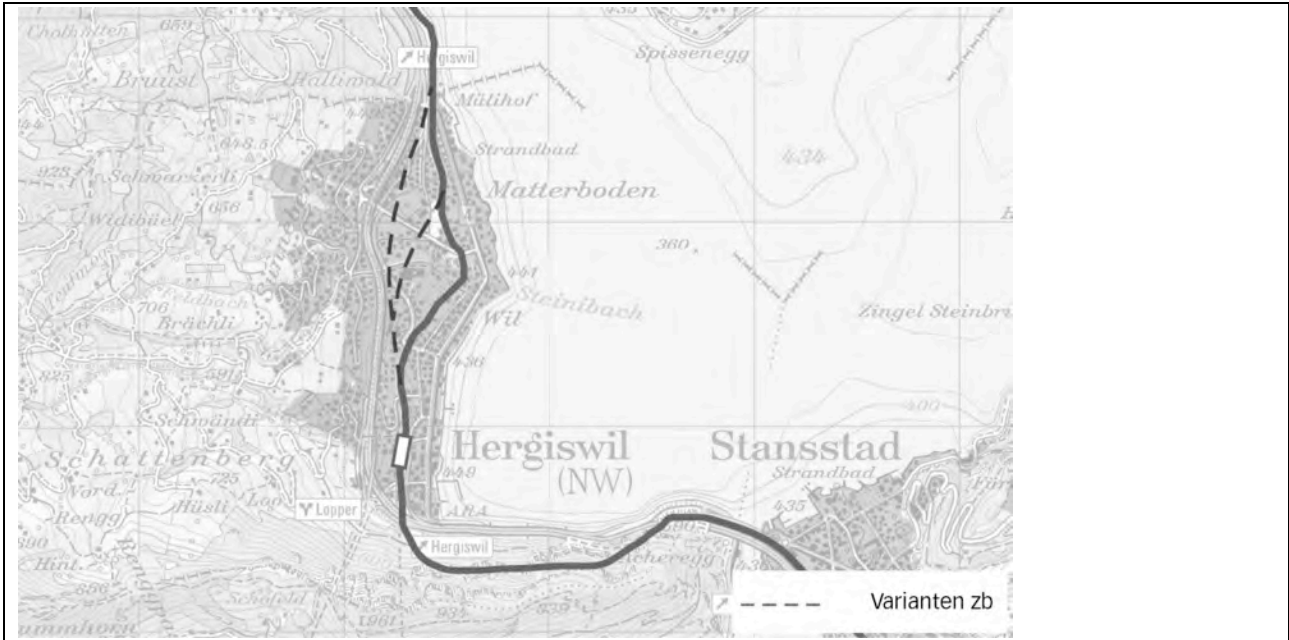
Literatur / Grundlagendokumente:

- Kanton Nidwalden, Haltestelle «Stans Bitzi», Bericht erste Planungsphase, mrs, Januar 2009.
- Kanton Nidwalden, ÖV-Konzept Agglomeration Stans, Schlussbericht, Metron, Oktober 2008.
- zb, Zentralbahn AG, Zentralbahn 2030, Technischer Bericht, mrs, Dezember 2009.
- zb, Zentralbahn AG, Masterplan 2050. mrs.
- Workshopverfahren Bitzi, Dezember 2010.

Bemerkungen / Hinweise:

-

Massnahmen öffentlicher Verkehr	V – ÖV 3
Doppelspuriger Bahntunnel in Hergiswil (Im Rahmen des Aggloprogramms NW nicht bundesbeitragsberechtigt) B-Liste	



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Zwischen dem Bahnhof Hergiswil und Hergiswil Schlüssel (Kantonsgrenze) ist die aktuelle Einspurstrecke der Zentralbahn auf Doppelspur zu erweitern, um die Voraussetzungen für den mittel- und langfristigen Ausbau des Bahnangebots sicherzustellen. Die integrale Doppelspur zwischen Luzern und Hergiswil Bahnhof ist im Richtplan des Kantons Nidwalden enthalten. Sie bildet die Voraussetzung für den weiteren Angebotsausbau der zb über den Zeithorizont 2014 hinaus.</p> <p>Massnahme:</p> <p>Aufgrund der Siedlungsausdehnung und der Emissionen in Hergiswil im Bereich der aktuellen Einspurstrecke soll die integrale Doppelspurstrecke einen möglichst langen doppelspurigen Eisenbahntunnel zwischen der Kantonsgrenze Nidwalden/Luzern und Hergiswil Bahnhof enthalten. Damit werden die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene geschaffen, die Immissionen des Bahnbetriebes reduziert, die Siedlungstrennung der Bahn aufgehoben und eine attraktive Langsamverkehrsachse mit Naherholungsraum erstellt. Mit dem möglichst langen doppelspurigen Bahntunnel wird das Siedlungsgebiet nachhaltig aufgewertet.</p> <p>Im Vordergrund stehen zurzeit zwei unterschiedlich lange Tunnelvarianten, die bis ungefähr 2013 gleichwertig vertieft abgeklärt und anschliessend einem umfassenden Variantenvergleich unterzogen werden.</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden: Amt für Raumentwicklung und Amt für Umwelt <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Hergiswil <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: zb, Kanton Luzern, Kanton Obwalden, BAV

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Erstellen von mindestens zwei Vorprojektstudien zu unterschiedlich langen doppelspurigen Bahntunneln als Grundlage für einen umfassenden Variantenvergleich. 2. Entscheid zur Finanzierung eines doppelspurigen Bahntunnels (Landrat, Gemeinde Hergiswil, Bund sowie Projektpartner (inkl. Prüfung einer PPP-Finanzierung)). 3. Erstellen eines Bauprojektes und Vorbereitung des Projektgenehmigungsverfahrens. 4. Realisierung des doppelspurigen Bahntunnels.		
Priorität: <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: bis 2015 Baubeginn: vor 2022 Inbetriebnahme: noch offen	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kosten		
Planungskosten: Vorprojektstudie Fr. 1,25 Mio. Kostenteiler: Anteil Bund 0% Fr. 0.– Anteil Kanton 50% Fr. 625'000.– Anteil Gemeinde 50% Fr. 625'000.– Anteil zb 0% Fr. 0.–	Art der Finanzierung <input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2011 – 2014 enthalten	

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgender Teilstrategie: TS ÖV I (zb als Rückgrat). Nutzen: WK1: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Sie ermöglicht eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit und somit Taktverdichtungen und neue Kapazitäten (für Pendler und Touristen), eine markante Steigerung der Fahrplanstabilität, eine Entlastung der Autobahn A2 durch höheren Anteil der ÖV-Nutzung, eine bessere Erreichbarkeit des Kantons Nidwalden sowie bessere Umsteigebeziehungen dank Taktverdichtung (Knoten Hergiswil). Diese Massnahme hat auch eine bedeutende positive Wirkung im Bereich LV, da das bestehende Trasse für eine attraktive LV-Route genutzt werden kann. Heute besteht keine LV-Achse Nord-Süd in der Gemeinde Hergiswil. WK2: Die Massnahme hat eine wesentliche Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen zur Folge: Öffentliche Räume werden von Beeinträchtigungen (Lärm, Stau, Abgase) entlastet und neue geschaffen. WK3: Dank dieser Massnahme kann eine leichte bis hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Massnahme bewirkt eine Verminderung der Unfallhäufigkeit durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV. WK4: Die Massnahme bringt eine bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Eine Verminderung der Luftbelastung durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV kann erreicht werden. Dank dieser Massnahme fällt die Lärmbelastung Schiene durch Tieflegung der zb im Ortsbereich weg. Eine Verminderung der Lärmbelastung der Strasse durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV kann erreicht werden. Zudem findet eine Verringerung der Flächenbeanspruchung statt, da der Raum entlang des frei werdenden alten Trassees neu genutzt werden kann (LV-Route). Die Trennwirkung durch Infrastrukturen (Bahnlinie) wird ebenfalls reduziert.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

Der Doppelspurtunnel der zb in Hergiswil wird in das Aggloprogramm Luzern als Massnahme eingebracht. Mit der Realisierung des Tunnels fällt die Haltestelle Hergiswil Matt weg. Damit ergibt sich die Chance für einen Ortsbus mit welchem eine bessere ÖV-Erschliessung der Gemeinde ermöglicht wird.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

- Zusatzabklärungen zum Auflageprojekt Doppelspurausbau der zb zwischen Hergiswil Matt und Schlüssel, 2010.
- Zentralbahn 2030, mrs Zürich, Schlussbericht vom 5. November 2009
- Masterplan der Zentralbahn 2050, mrs Zürich, 2011.
- Agglomerationsprogramm Luzern

Bemerkungen / Hinweise:

- Die Kosten der Massnahme umfassen nur das Vorprojekt, da die Kosten für den Tunnel noch nicht vorliegen. Das Vorprojekt wird Aufschluss über die Kosten des Tunnels geben.

Stand 2.12.2011

Massnahmen öffentlicher Verkehr	V – ÖV 4
Sanierung Bahnübergänge	Vorleistung

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aufhebung von Bahnübergängen und Sicherung der verbleibenden Bahnübergänge zur Erhöhung der Betriebssicherheit und Streckengeschwindigkeit. – Optimierung der Barrierschliesszeiten. <p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Überprüfung aller Bahnübergänge auf der Strecke Hergiswil–Engelberg hinsichtlich Sicherheitsstandard, Barrierschliesszeiten und anschliessende situationsgerechte Sanierungen. Der Kanton hat einen Rahmenkredit zur Finanzierung dieser Sanierungen für die Jahre 2008 – 2014 bereitgestellt. Die Federführung liegt beim Kanton in enger Zusammenarbeit mit der zb.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung des Kantons Nidwalden</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton Nidwalden</p> <p><input type="checkbox"/> Gemeinde</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Zentralbahn AG (zb)</p>

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine		
Der Prozess der Planung und Abwicklung der Sanierungen läuft rollend von Hergiswil nach Wolfenschiessen.		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Realisierungshorizont:</p> <p>Bis 2014</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

Kosten														
<p>Kosten: Fr. 9.25 Mio.</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0 %</td> <td>Fr. 0</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>51 %</td> <td>Fr. 4,7 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>29 %</td> <td>Fr. 1,8 Mio.</td> </tr> <tr> <td>Anteil zb</td> <td>30 %</td> <td>Fr. 2,75 Mio.</td> </tr> </table>		Anteil Bund	0 %	Fr. 0	Anteil Kanton	51 %	Fr. 4,7 Mio.	Anteil Gemeinde	29 %	Fr. 1,8 Mio.	Anteil zb	30 %	Fr. 2,75 Mio.	<p>Art der Finanzierung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung</p> <p>Finanzierungsnachweis</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012 – 2016 enthalten</p>
Anteil Bund	0 %	Fr. 0												
Anteil Kanton	51 %	Fr. 4,7 Mio.												
Anteil Gemeinde	29 %	Fr. 1,8 Mio.												
Anteil zb	30 %	Fr. 2,75 Mio.												

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgender Teilstrategie: TS ÖV I (zb als Rückgrat).</p> <p>Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung bezüglich Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den MIV und LV wird verbessert. WK2: Keine Wirkung. WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Die Anzahl Unfälle kann durch gesicherte Bahnübergänge verringert werden. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung mit sich. Es bewirkt eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung dank besserer Regelung der Wartezeiten vor den Bahnübergängen.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: In der Gemeinde Wolfenschiessen wird die Sanierung der Bahnübergänge mit dem Projekt Hochwasserschutz der Engelberger Aa und einem geplanten Staubecken des Elektrizitätswerks eng koordiniert. In Bearbeitung ist die Durchführung einer modernen Melioration im Perimeter der drei Projekte mit dem Ziel, die Bewirtschaftungsverhältnisse der Landwirtschaft mit der Umsetzung der Projekte zu verbessern. Der Fortschritt der Bahnübergangsanierungen ist deshalb vom Gesamtfortschritt der Melioration abhängig.</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente: – Unterlagen der zb zur Analyse der Bahnübergänge und dem daraus abgeleiteten Sanierungskonzept, 2005.</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise: –</p>

Stand 2.12.2011

Massnahmen öffentlicher Verkehr	V – ÖV 5
Raumsicherung zur künftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung: Der Raum für künftige Infrastrukturausbauten der Schiene ist im Kanton Nidwalden langfristig zu sichern.</p>
<p>Massnahme: Ausgehend von den Angebotsvorstellungen der Bahn im Jahre 2030 sind Infrastrukturausbauten (Doppelspurabschnitte, Haltestellen, usw.) notwendig, um dieses Angebot auch fahren zu können. Diese Infrastrukturausbauten sind räumlich bekannt. Die entsprechenden Räume sollen verbindlich gesichert werden.</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Amt für Raumentwicklung des Kantons Nidwalden</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden: Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Zentralbahn AG</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen/Meilensteine</p> <p>1. Anforderungen an die Raumsicherung aufgrund des Schlussberichtes „Masterplan 2050“ der zb, definitiv festlegen. 2. Der Kanton erstellt einen verbindlichen Übersichtsplan der im Kanton zu sichernden Räumen (nicht parzellenscharf). 3. Im Rahmen der Erstellung oder Überarbeitung von Siedlungsleitbildern der Gemeinden sind die zu sichernden Räume abzubilden (Baulinien, Bau- und Zonenreglement).</p>		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p>Bis 2016</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p>

Kosten			
<p>Kosten: –</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Anteil Bund % Fr.</p> <p>Anteil Kanton % Fr.</p> <p>Anteil Gemeinde % Fr.</p> <p>Anteil Dritte % Fr.</p>		<p>Art der Finanzierung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten</p>	

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgender Teilstrategie: TS ÖV I (zb als Rückgrat).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Die Massnahme bringt eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Die durchschnittlichen Reise- und Umsteigezeiten werden verringert. Die Umsteigebeziehungen sowie die Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten werden verbessert. Die Verlagerung von MIV auf ÖV kann zudem zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen.</p> <p>WK2: Dank der Massnahme kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen erreicht werden. Der daraus mögliche Ausbau des ÖV-Angebotes verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen.</p> <p>WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte bis hinreichende Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden.</p> <p>WK4: Die Massnahme bringt eine leichte bis hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem kann die Zersiedlung reduziert werden.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>–</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– Konzept Zentralbahn 2030– Masterplan Zentralbahn 2050, mrs, Zürich
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">– Die integrale Doppelspur zwischen Luzern und Hergiswil Bahnhof ist im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene und in den Richtplänen Luzern und Obwalden enthalten.

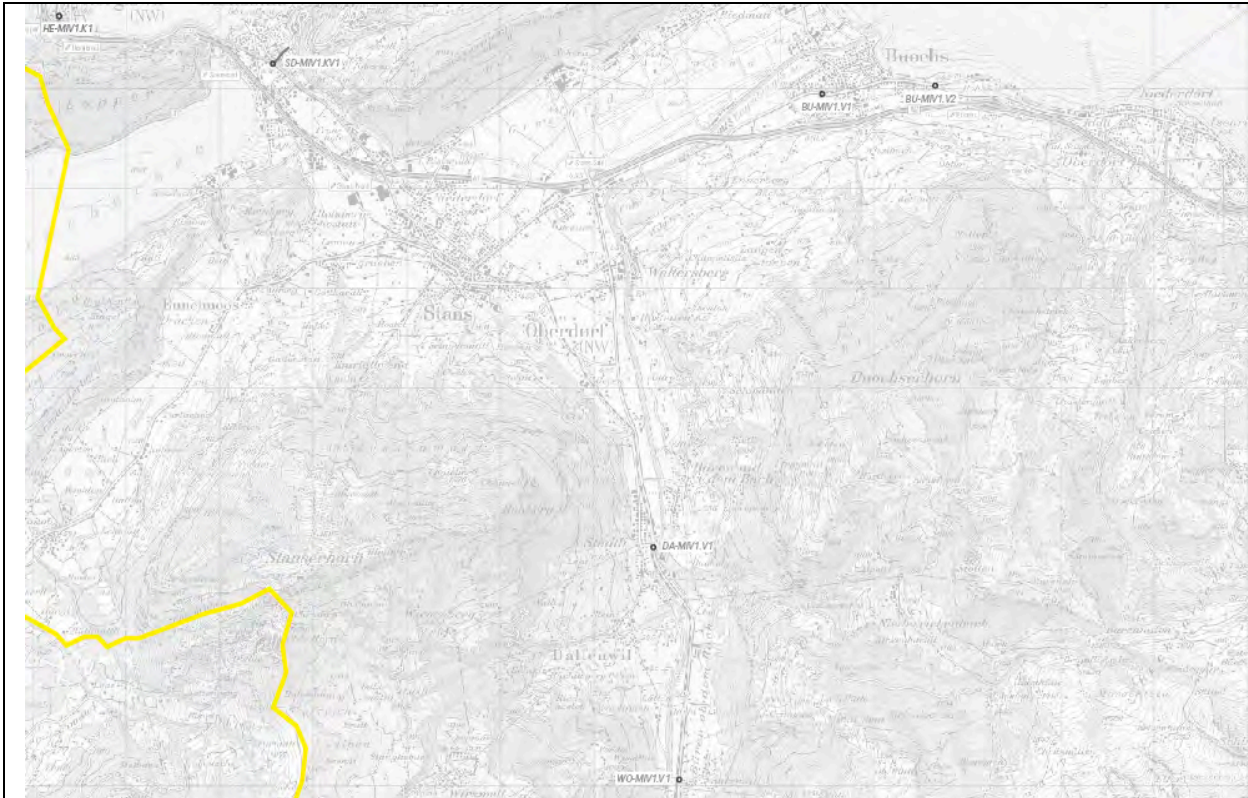
Stand 9.11.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

V – MIV 1

Knotensanierungen

Vorleistung



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung des Massnahmenpaketes:

- Verkehr verträglich gestalten (Strassenraumgestaltung)
- Attraktivitätssteigerung der LV-Netze
- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr
- Verkehrsmanagementmassnahmen
- Entschärfung der Anhäufung von Unfällen
- Stabile und fahrplangerechte Abwicklung des ÖV

Massnahmen:	
V-BU-MIV1.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigigt)	
<i>Massnahme</i>	Buochs, Knotensanierung Mühlematt, Umgestaltung/Aufwertung
<i>Federführung</i>	Nidwaldner Sachversicherung
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Buochs, Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Baubeginn: 2011 Inbetriebnahme: 2011
<i>Kosten</i>	Fr. 890'000.– (+/- 30%), (60% Dritte, 20% Kanton, 20% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	Bauprojekt Kreisel Mühlematt
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 7'300; Zustand 2030: ca. 8'000

V-BU-MIV1.V2 (nicht bundesbeitragsberechtigigt)	
<i>Massnahme</i>	Buochs, KH3, Knotensanierung Hinter Linden, Umgestaltung/Aufwertung
<i>Federführung</i>	Gemeinde Buochs
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Baubeginn: 2013 Inbetriebnahme: 2013
<i>Kosten</i>	Fr. 850'000.– (+/- 30%); (20% Kanton, 80% Gemeinde/Dritte)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 – 2013 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Einsprachen Grundeigentümer
<i>Grundlagen</i>	Bauprojekt 2010
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 4'400; Zustand 2030: ca. 5'700

V-DA-MIV1.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigigt)	
<i>Massnahme</i>	Dallenwil, Knotensanierung KH2 – Bahnhofstrasse
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Dallenwil, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011 Baubeginn: 2012/13 Inbetriebnahme: 2014/15
<i>Kosten</i>	Fr. 1'650'000.– (+/- 30%); (100% Kanton)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	SNZ: Schwachstellenanalyse SNZ: VISSIM LSA/Kreisel Knoten Bahnhof Dallenwil
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 8'000; Zustand 2030: ca. 9'100

V-HE-MIV1.K1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Hergiswil, Umgestaltung Knoten Mühlestrasse/A2-Ausfahrt -> Verkehrsverflüssigung mittels Änderung der Vortrittsverhältnisse (Rechtsvortritt, Vortritt A2-Ausfahrt Richtung See, ...); Fokus Sicherheit Veloverkehr im Knoten (einfache Routenführung, Markierung und Signalisation)
<i>Federführung</i>	Gemeinde Hergiswil
<i>Beteiligte Stellen</i>	ASTRA
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2014 Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 50'000.– (+/- 30%); (Kostenteiler noch offen)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011–2013 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010 Betriebs- und Gestaltungskonzept, Seestrasse Abschnitt Glasiareal, Teamverkehr, März 2009 Studie, Erschliessung Bahnhofstrasse, Teamverkehr, Sept. 2008 weitere s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 1'800; Zustand 2030: ca. 2'300

V-SD-MIV1.KV1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Stansstad, KH1/KV5, Umgestaltung Knoten Schürmatt → Kreisel Schürmatt, Berücksichtigung Erschliessung Schürmatt (ESP), Erhöhung Sicherheit Velo- und Fussverkehr; Ausbau Bürgenstockstrasse bis Steigung → Erhöhung Sicherheit Velo- und Fussverkehr (Kernfahrbahn oder Gemischtverkehr, Querungshilfen); Grüngestaltung miteinbeziehen
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stansstad, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011 Baubeginn: 2012/13 Inbetriebnahme: 2014/15
<i>Kosten</i>	Fr. 3'000'000.– (+/- 30%); (ca. 70% Kanton, ca. 20% Gemeinde, ca. 10% Dritte)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	Vorstudie, Kreisel Schürmatt und Ausbau Bürgenstockstrasse bis Steigung, TBA, Aug. 2010
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: Stanserstrasse ca. 14'200 und Bürgenstockstrasse ca. 4'500 Zustand 2030: Stanserstrasse ca. 17'100 und Bürgenstockstrasse ca. 4'600

V-WO-MIV1.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Wolfenschiessen, Knoten KH2/Humligenstrasse
<i>Federführung</i>	Gemeinde Wolfenschiessen
<i>Beteiligte Stellen</i>	Zentralbahn
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011/12 Baubeginn: 2012 Inbetriebnahme: 2014
<i>Kosten</i>	Fr. 1'800'000.– (+/- 30%); (40% Gemeinde, 60% zb)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2014 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	Siedlungsleitbild
<i>Bemerkungen</i>	–

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV IV (Sicherheit) und TS MIV III (ÖV-Bevorzugungen).</p> <p>Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann insbesondere folgendes erreicht werden: Eine Verstetigung des Verkehrs, eine Verringerung der Stausituationen, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten sowie eine Verringerung der Reisezeiten. WK2: Keine Wirkung. WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden: Es ermöglicht eine Geschwindigkeitsreduktion sowie eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung bezüglich Umweltbelastung mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verminderung der Luftbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV sowie eine Verringerung der Anzahl der einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen.</p>

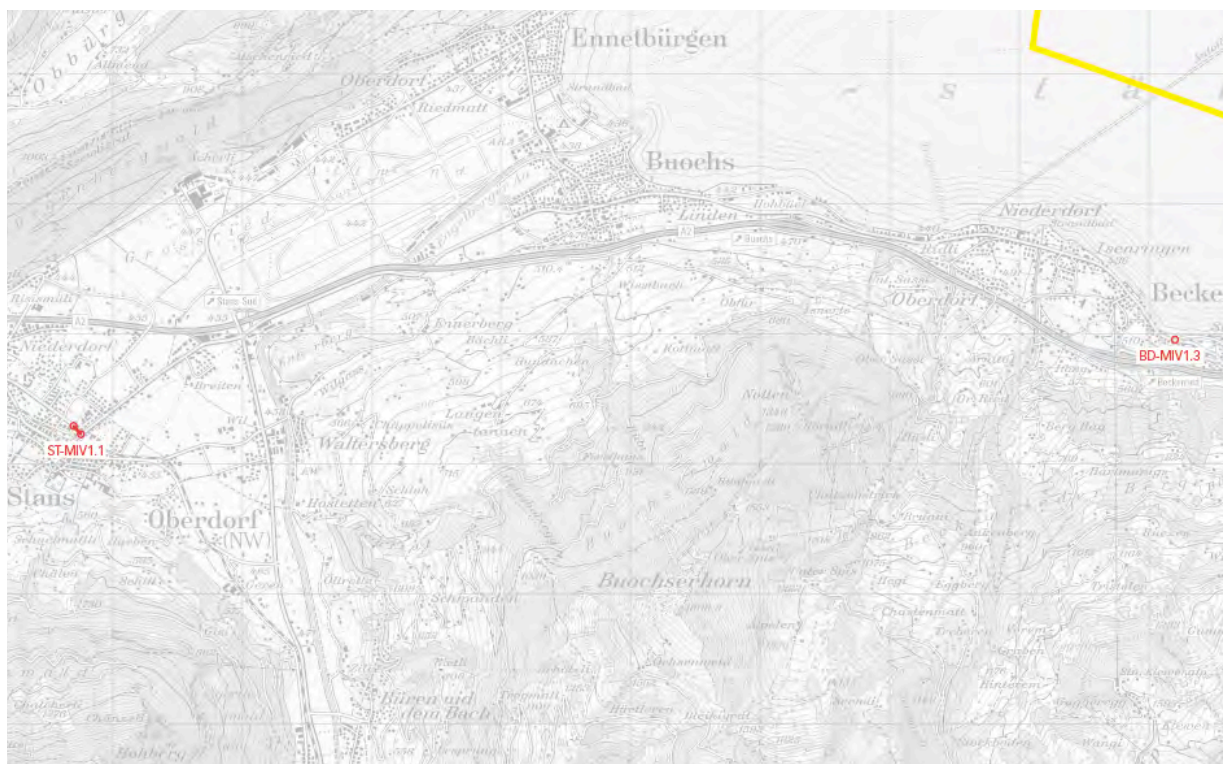
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsmodell 2010/2030, TBA – bfu-Modell
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

V – MIV 1

Knotensanierungen

A-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung des Massnahmenpaketes:

- Verkehr verträglich gestalten (Strassenraumgestaltung)
- Attraktivitätssteigerung der LV-Netze
- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr
- Verkehrsmanagementmassnahmen
- Entschärfung der Anhäufung von Unfällen
- Stabile und fahrplangerechte Abwicklung des ÖV

Massnahmen:	
V-BD-MIV1.3	
<i>Massnahme</i>	Beckenried, KH3, Umgestaltung/Aufwertung des Knotens Boden
<i>Federführung</i>	Gemeinde Beckenried
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, ASTRA
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015/16 Inbetriebnahme: 2017/18
<i>Kosten</i>	Fr. 1'500'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 12% Kanton, 48% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 – 2013 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan
<i>Grundlagen</i>	Siedlungsleitbild Gemeinde Beckenried
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 3'000; Zustand 2030: ca. 3'400 Hauptzielsetzungen: Entschärfung der Anhäufung von Unfällen

V-ST-MIV1.1	
<i>Massnahme</i>	Stans, Knotensanierung Robert-Durrerstrasse und ÖV-Busbevorzugung, Umgestaltung Knoten in Kreisel oder T-Knoten mit LSA, Busbevorzugung „Tropfenzähler“ mit LSA für ÖV, Mittelinsel Fussgängerübergang Coop-Scheuber
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stans
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2016
<i>Kosten</i>	Fr. 1'200'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 30% Kanton, 30% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2010 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit V-ST-LV1.K3 und V-ST-LV1.K4
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	Wirksamkeit wurde mit VISSIM überprüft; DTV: Ausgangslage 2010: Robert-Durrerstr. ca. 7'500; Zustand 2030: ca. 9'000; 2010: Buochserstrasse ca. 7'700; Zustand 2030: ca. 7'700 mit Netzergänzung Stans West) Hauptzielsetzungen: Stabile und fahrplangerechte Abwicklung des ÖV, Verstetigung des Verkehrsflusses und Erhöhung der Sicherheit für den LV

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV IV (Sicherheit) und TS MIV III (ÖV-Bevorzugungen).
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann insbesondere folgendes erreicht werden: Eine Verstetigung des Verkehrs, eine Verringerung der Stausituationen, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten sowie eine Verringerung der Reisezeiten. WK2: Keine Wirkung. WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden: Es ermöglicht eine Geschwindigkeitsreduktion sowie eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse.

WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung bezüglich Umweltbelastung mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verminderung der Luftbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV sowie eine Verringerung der Anzahl der einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Verkehrsmodell 2010/2030, TBA
- Unfallstatistik 2003–2008 des Kantons Nidwalden
- bfu-Modell
- Verkehrsgutachten SNZ
- VISSIM-Berechnungen (Vorstudien)

Bemerkungen / Hinweise:

–

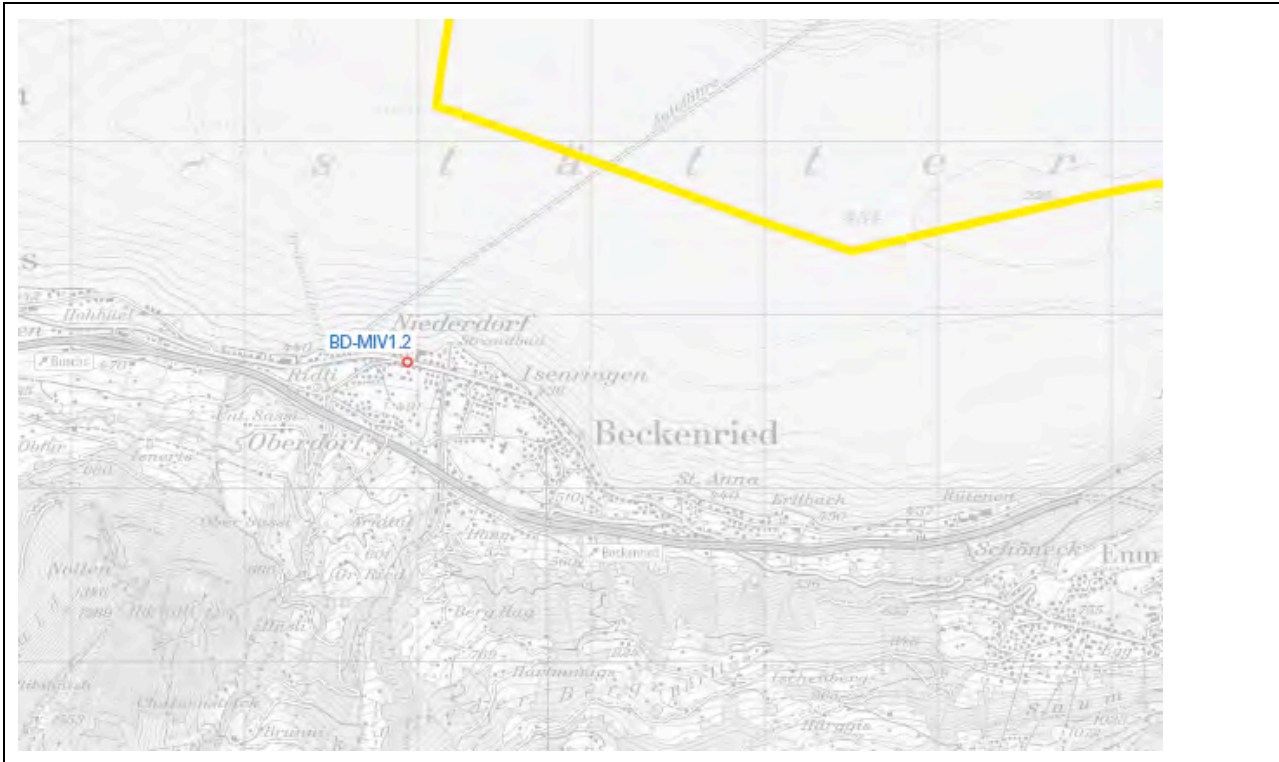
Stand 2.12.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

V – MIV 1

Knotensanierungen

B-Liste



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung des Massnahmenpaketes:

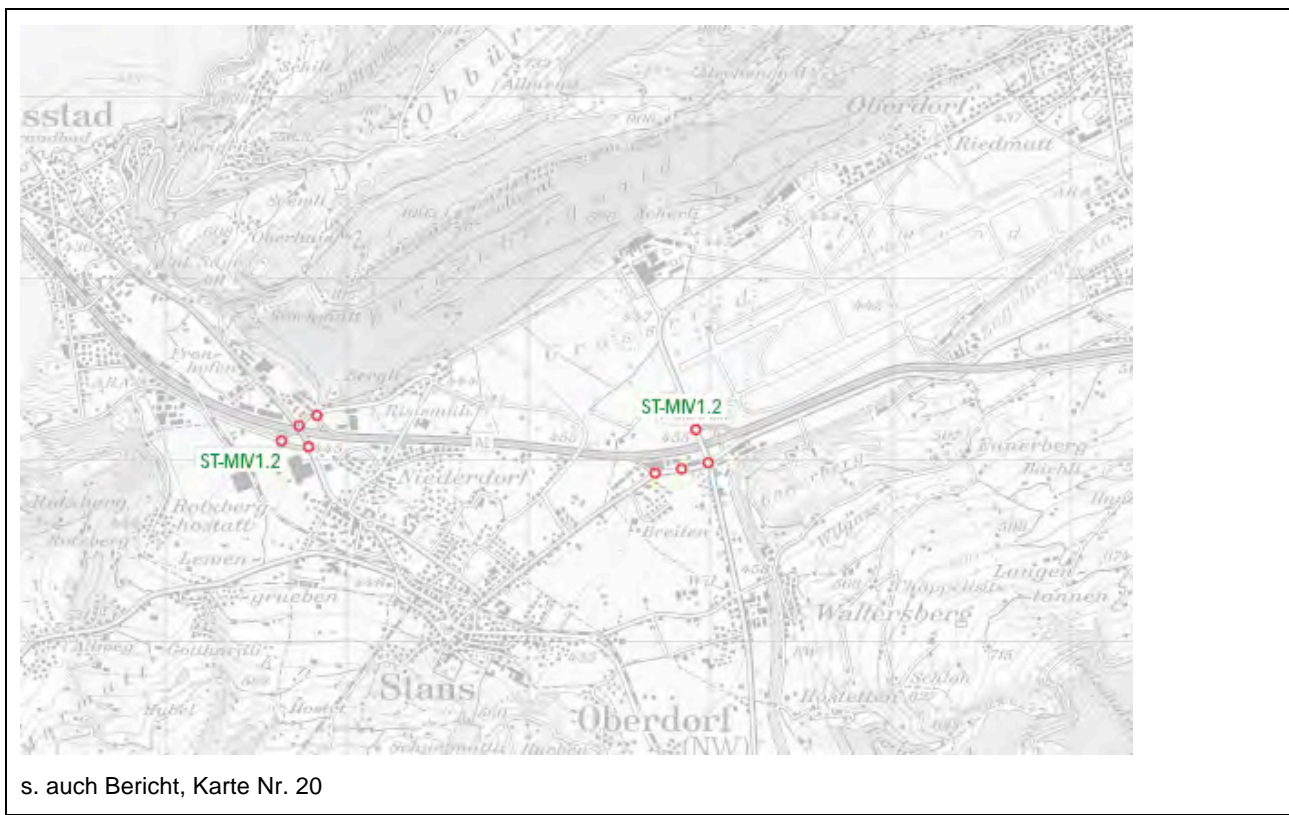
- Mehrverkehr vermeiden
- Verkehr verträglich gestalten (Strassenraumgestaltung)
- Attraktivitätssteigerung der LV-Netze
- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr
- Verkehrsmanagementmassnahmen
- Entschärfung der Anhäufung von Unfällen
- Stabile und fahrplangerechte Abwicklung des ÖV

Massnahme:	
V-BD-MIV1.2	
<i>Massnahme</i>	Beckenried, KH3, Umgestaltung/Aufwertung des Knotens Lehmatt
<i>Federführung</i>	Gemeinde Beckenried
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, ASTRA
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020
<i>Kosten</i>	Fr. 2'000'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 12% Kanton, 48% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2015 – 2018 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan
<i>Grundlagen</i>	Siedlungsleitbild Gemeinde Beckenried weitere s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 5'600; Zustand 2030: ca. 6'400 Hauptzielsetzung: Optimierung der bestehenden Verkehrsanlage

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV IV (Sicherheit) und TS MIV III (ÖV-Bevorzungen).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann insbesondere folgendes erreicht werden: Eine Verstetigung des Verkehrs, eine Verringerung der Stausituationen, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten sowie eine Verringerung der Reisezeiten.</p> <p>WK2: Keine Wirkung.</p> <p>WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden: Es ermöglicht eine Geschwindigkeitsreduktion sowie eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung bezüglich Umweltbelastung mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verminderung der Luftbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV sowie eine Verringerung der Anzahl der einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen.</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsmodell 2010/2030, TBA – Unfallstatistik 2003 – 2008 des Kantons Nidwalden – bfu-Modell
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmen motorisierter Individualverkehr	V – MIV 1
Knotensanierungen (Nationalstrasse)	C-Liste



Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: – Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
Massnahme: V-ST-MIV1.2, Stans, Knotensanierungen Nationalstrasse Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Autobahnanschlüsse

Zuständigkeiten	
Federführung: Tiefbauamt des Kantons Nidwalden	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Kanton Nidwalden <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: ASTRA

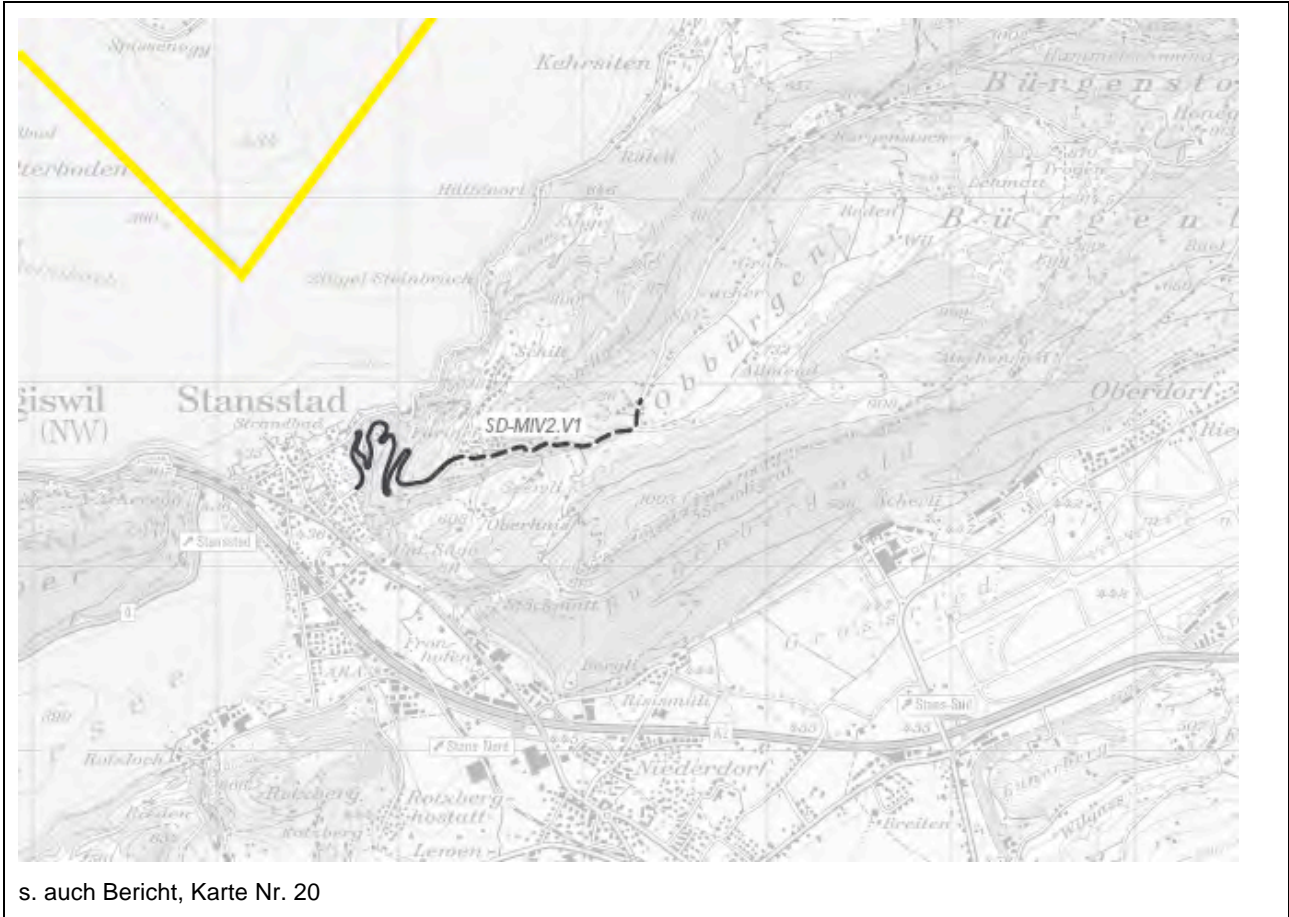
Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine: Die Massnahmen sind in Zusammenarbeit mit dem ASTRA erarbeiten. Beim Anschluss Stans Nord liegen Vorstudien vor (s. Massnahmenbündel im Bericht). Der Anschluss Stans Süd weist, ausser die Zufahrt KH2 auf dem Kreisel Kreuzstrasse, im Jahr 2030 genügend Kapazitäten auf (Qualitätsstufe > D).		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: <i>noch offen</i> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten	
Kosten: <i>noch offen</i> Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil Dritte % Fr.	Art der Finanzierung <input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV IV (Sicherheit), TS MIV III (ÖV-Bevorzugungen) und TS MIV I (Durchgangsverkehr).
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann insbesondere folgendes erreicht werden: Eine Verstetigung des Verkehrs, eine Verringerung der Stausituationen. WK2: Keine Wirkung. WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden: Es ermöglicht eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung bezüglich Umweltbelastung mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verminderung der Luftbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV sowie eine Verringerung der Anzahl der einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: –

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: – VISSIM A2 Stans Süd, AKP Verkehrsingenieure AG, 2.12.2011
Bemerkungen / Hinweise: Anpassung Knotensystem Anschluss Stans Nord: FLAMA zu Stans West

Massnahmen motorisierter Individualverkehr	V – MIV 2
Streckensanierungen	Vorleistung



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung des Massnahmenpakets: <ul style="list-style-type: none">– Verkehr verträglich gestalten– Verkehrsmanagement– Verstetigung des Verkehrsflusses– Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen– Entschärfung der Unfallschwerpunkte, Unfallstellen und Anhäufung von Unfällen– Stabile und fahrplangerechte Abwicklung des ÖV

Massnahme:			
V-SD-MIV2.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Stansstad, KV5, Sanierung Bürgenstockstrasse im Abschnitt Stansstad (ab Steigung) bis Bürgenstock → Ausweichstellen und Verbreiterung (punktuelle Massnahmen)		
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden		
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stansstad		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: 2012	Inbetriebnahme: 2013/14
<i>Kosten</i>	Fr. 570'000.– (+/- 30%); (100% Kanton)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten		
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit anstehenden Belagssanierungen (Strassenunterhalt)		
<i>Grundlagen</i>	Siedlungsleitbild Gemeinde Stansstad, März 2008 weitere s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 2'000; Zustand 2030: ca. 2'000		

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV IV (Sicherheit) und TS MIV III (ÖV-Bevorzungen).
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann insbesondere folgendes erreicht werden: Eine Verstetigung des Verkehrs, eine Verringerung der Stausituationen, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten sowie eine Verringerung der Reisezeiten. WK2: Keine Wirkung. WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden: Es ermöglicht eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung bezüglich Umweltbelastung mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verminderung der Luftbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV sowie eine Verringerung der Anzahl der einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen.

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Verkehrsmodell NW 2010/2030, TBA - Unfallstatistik 2003 – 2008 Kanton Nidwalden - bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
Bemerkungen / Hinweise: –

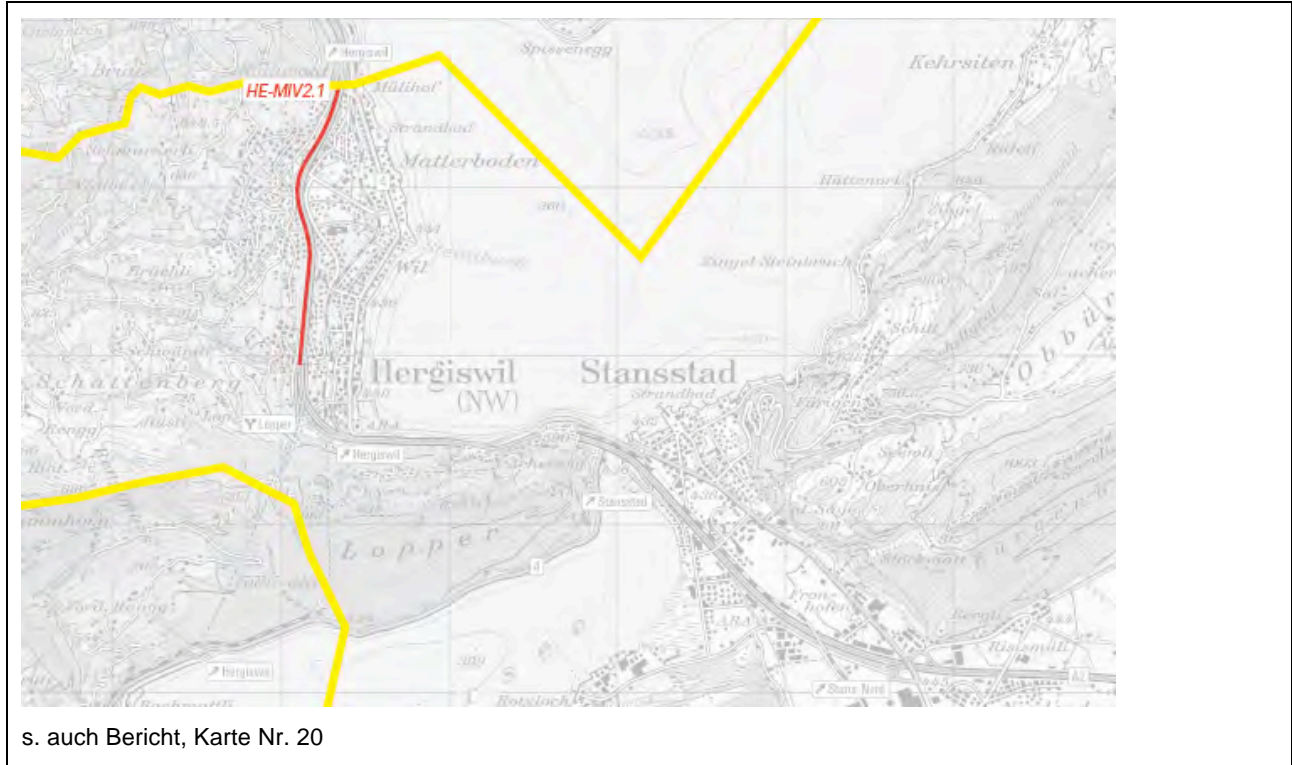
Massnahme:	
V-ST-MIV2.2	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH3, Streckensanierung Ennetmooserstrasse, Strassenraumgestaltung und Busbevorzugung, Abschnitt Spital – Karliplatz, Begleitmassnahme Karliplatz (FLAMA Stans West)
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stans
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2012 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2017
<i>Kosten</i>	Fr. 1'050'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 30% Kanton, 30% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit: – Netzergänzung Stans West (Massnahme V-ST-MIV3.1) – BGK-Stanserstrasse – BGK-Ennetmooserstrasse
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges „Literatur / Grundlagendokumente“
<i>Bemerkungen</i>	Flankierende Massnahme zur Netzergänzung Stans West DTV: Ausgangslage 2010: Ennetmooserstrasse ca. 8'900; Zustand 2030: ca. 12'500; 2010: Stansstaderstrasse Richtung A2 ca. 8'500; Zustand 2030: ca. 11'200; 2010: Stansstaderstrasse Richtung Dorf ca. 9'500; Zustand 2030: ca. 11'800 Mit Netzergänzung Stans West (Zustand 2030): Ennetmooserstrasse: ca. 6'400; Stansstaderstrasse Richtung A2: ca. 7'300; Stansstaderstrasse Richtung Dorf: ca. 10'000 Hauptzielsetzungen: Stabile und fahrplangerechte Abwicklung des ÖV, Verkehr verträglich gestalten, Verkehrsmanagement, Mehrverkehr vermeiden

Beurteilung
Zweckmässigkeit:
Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV IV (Sicherheit) und TS MIV III (ÖV-Bevorzugungen).
Nutzen:
WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann insbesondere folgendes erreicht werden: Eine Verstetigung des Verkehrs, eine Verringerung der Stausituationen, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten sowie eine Verringerung der Reisezeiten.
WK2: Keine Wirkung.
WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden: Es ermöglicht eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse.
WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung bezüglich Umweltbelastung mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verminderung der Luftbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV sowie eine Verringerung der Anzahl der einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen.

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">– Verkehrsmodell Nidwalden 2010/2030, TBA– VISSIM Verkehrskonzept Stans– Verkehrsplanerische Abklärungen SNZ– UVB Einkaufszentrum Länderpark– Schwachstellenanalyse HVS (SNZ)– Massnahmenbündel 4.1 / 4.2 (Vorstudien SNZ)
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">–

Stand 2.12.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr	V – MIV 2
Streckensanierungen: Verkehrstechnische Sanierung, Umgestaltung A2 (EP3) <i>(Im Rahmen des Aggloprogramms NW nicht bundesbeitragsberechtigt)</i>	A-Liste



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsmanagementmassnahmen (bewirtschaftete 3. Fahrspur) – Verstetigung des Verkehrsflusses <p>Massnahme:</p> <p>V-HE-MIV2.1 Hergiswil, Verkehrstechnische Sanierung, Umgestaltung der A2 im Abschnitt Verzweigung A2/A8 bis Bereich Matt (Erhaltungsprojekt EP3) -> Erweiterung der Standspur von Süden Richtung Luzern zu einer bewirtschafteten 3. Fahrspur.</p> <p>DTV: Ausgangslage 2010: A2 im Abschnitt Verzweigung A2/A8 bis Tunnel Spier LU: ca. 56'000 – 61'000 Zustand 2030: A2 im Abschnitt Verzweigung A2/A8 bis Tunnel Spier LU: ca. 64'000 – 69'000</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>ASTRA</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Hergiswil <input type="checkbox"/> Dritte: <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Luzern

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine: 1. Globales Erhaltungskonzept (EK), genehmigt ASTRA 2008 2. Massnahmenkonzept 3. Massnahmenprojekte / Ausführungsprojekt 2013 4. Plangenehmigung 2014 5. Realisierung ab 2015		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2008 (EK) Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2018	Koordinationsstand: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kosten													
Kosten: ca. Fr. 31 Mio. (+/- 30%) Kostenteiler: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%;">0%</td> <td style="width: 30%;">-- Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>0%</td> <td>-- Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0%</td> <td>-- Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte: ASTRA</td> <td>100%</td> <td>ca. 31 Mio. Fr. Keine Subventionen</td> </tr> </table>	Anteil Bund	0%	-- Fr.	Anteil Kanton	0%	-- Fr.	Anteil Gemeinde	0%	-- Fr.	Anteil Dritte: ASTRA	100%	ca. 31 Mio. Fr. Keine Subventionen	Art der Finanzierung <input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan xy enthalten
Anteil Bund	0%	-- Fr.											
Anteil Kanton	0%	-- Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	-- Fr.											
Anteil Dritte: ASTRA	100%	ca. 31 Mio. Fr. Keine Subventionen											

Beurteilung
Nutzen: WK1: Verstetigung des Verkehrsflusses sowie Verminderung von Stausituationen. WK2: Keine Wirkung. WK3: Geschwindigkeitsreduktion. WK4: Reduktion der Lärmbelastung durch die Geschwindigkeits- und Beschleunigungsreduktion.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: - Koordination mit dem Kantonalen Richtplan

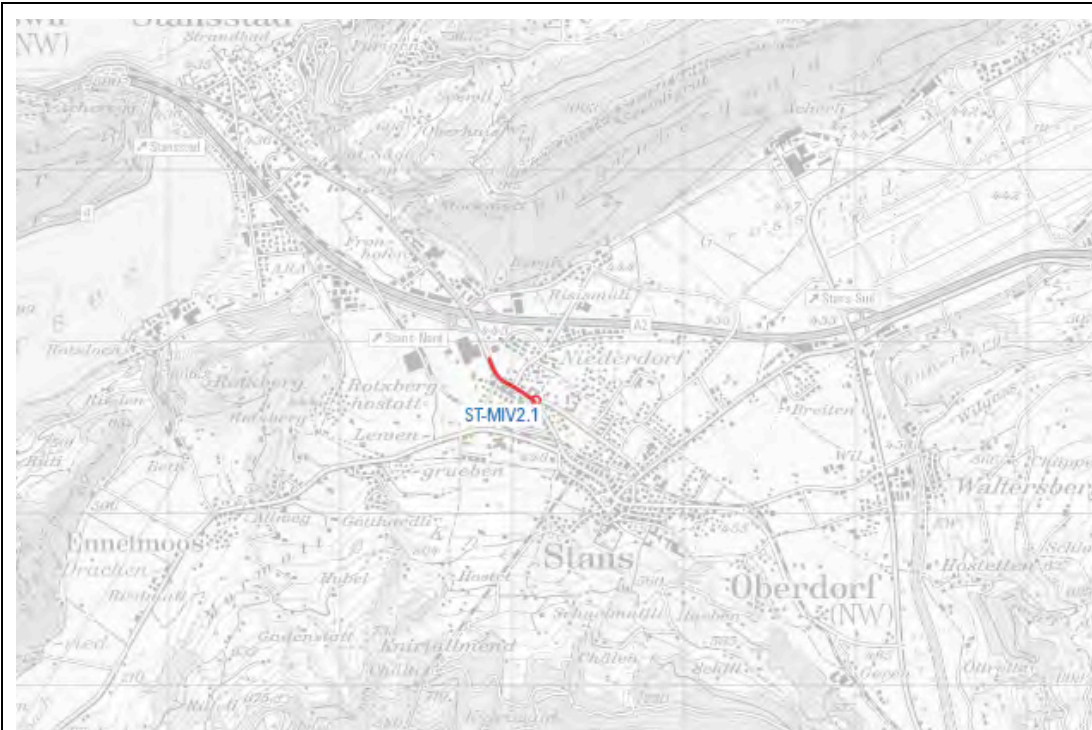
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Verkehrsmodell Nidwalden 2010/2030, TBA - Globales Erhaltungskonzept, Erhaltungsabschnitt A2-U40-1, Erhaltungsprojekt EP3, CES, Feb. 2008 - Zweckmässigkeitsbeurteilung, Autobahn A2/A14, Bypass Luzern, Ergänzung Süd, INGE Bypass Luzern, Mai 2006 - Agglomerationsprogramm Luzern
Bemerkungen / Hinweise: -

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

V – MIV 2

Streckensanierungen

B-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschrieb

Zielsetzung des Massnahmenpakets:

- Verkehr verträglich gestalten
- Mehrverkehr vermeiden (kein kapazitätssteigernder Strassenausbau im Zentrum)
- Verkehrsmanagement
- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Entschärfung der Unfallschwerpunkte, Unfallstellen und Anhäufung von Unfällen
- Erhöhung Sicherheit
- Stabile und fahrplangerechte Abwicklung des ÖV

Massnahme:	
V-ST-MIV2.1	
<i>Massnahme</i>	Stans, Streckensanierung Stansstaderstrasse, Knoten Spichermatt: Umgestaltung/Aufwertung mittels Aufhebung von Linksabbiegeverkehr und optimierter Knotenlenkung; Optimierung Knoten (NKB-Kreisel) für Reduktion Unfälle. Verkehrsmanagement: Bei den Knoten A2-Ausfahrt und Spichermatt wird ÖV mittels LSA bevorzugt. (FLAMA Stans West)
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stans, ASTRA
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2022
<i>Kosten</i>	Fr. 1'200'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Kanton)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit: – Netzergänzung Stans West (Massnahme V-ST-MIV3.1) – Sanierung Robert-Durrerstrasse – BGK-Stanserstrasse – BGK-Ennetmooserstrasse
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	Flankierende Massnahme zur Netzergänzung Stans West DTV: Ausgangslage 2010: ca. 14'000; Zustand 2030: ca. 10'000 (mit Netzergänzung Stans West und Norderschliessung) Hauptzielsetzungen: Stabile und fahrplangerechte Abwicklung des ÖV, Verkehr verträglich gestalten, Verstetigung des Verkehrsflusses, Mehrverkehr vermeiden

Beurteilung	
Zweckmässigkeit:	
Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV IV (Sicherheit) und TS MIV III (ÖV-Bevorzugungen).	
Nutzen:	
WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann insbesondere folgendes erreicht werden: Eine Verstetigung des Verkehrs, eine Verringerung der Stausituationen, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten sowie eine Verringerung der Reisezeiten.	
WK2: Keine Wirkung.	
WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden: Es ermöglicht eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse.	
WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung bezüglich Umweltbelastung mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verminderung der Luftbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV sowie eine Verringerung der Anzahl der einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen.	

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Verkehrsmodell Nidwalden 2010/2030, TBA- VISSIM Verkehrskonzept Stans- Verkehrsplanerische Abklärungen SNZ- Schwachstellenanalyse HVS (SNZ)- Massnahmenbündel 3.1 – 3.4 (Vorstudien SNZ)
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

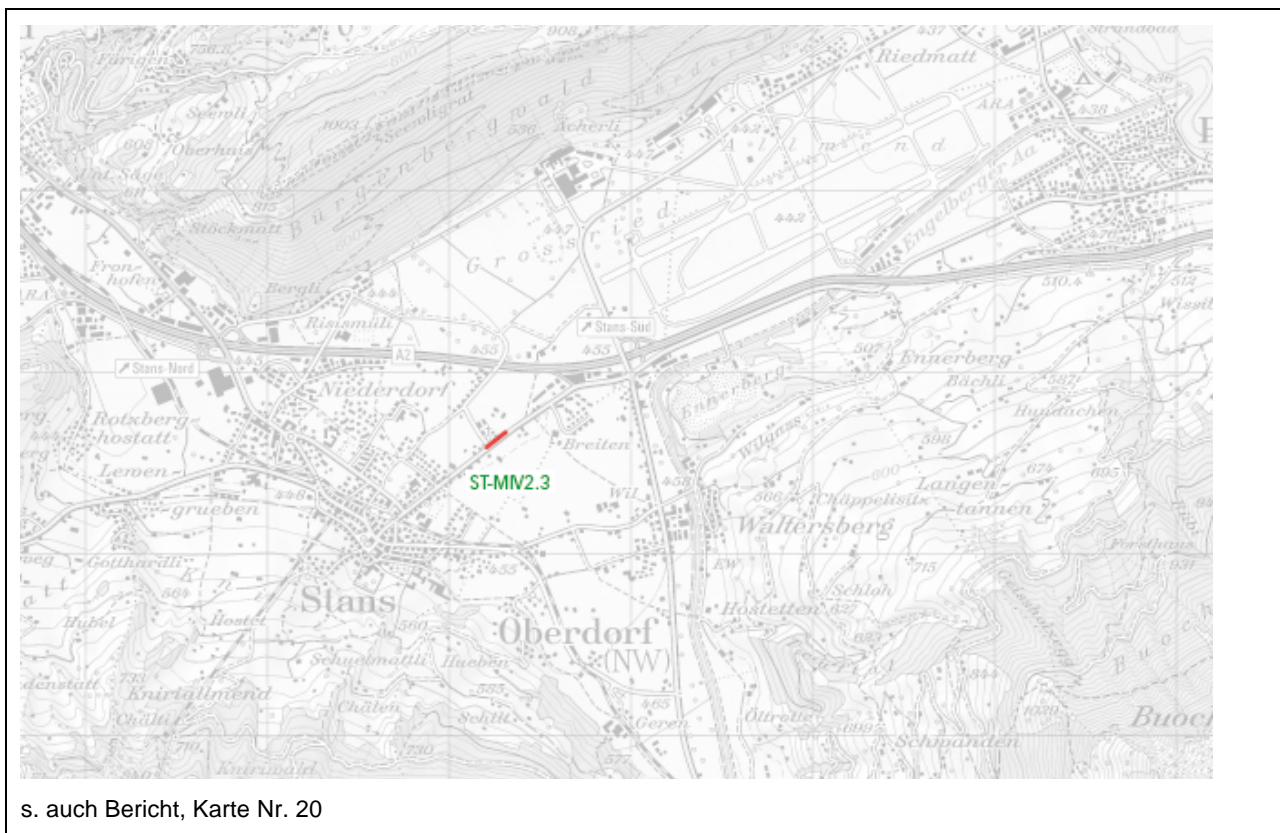
Stand 2.12.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

V – MIV 2

Streckensanierungen

C-Liste



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung des Massnahmenpakets:

- Verkehr verträglich gestalten
- Mehrverkehr vermeiden (kein kapazitätssteigernder Strassenausbau im Zentrum)
- Verkehrsmanagement
- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Entschärfung der Unfallschwerpunkte, Unfallstellen und Anhäufung von Unfällen
- Erhöhung Sicherheit
- Stabile und fahrplangerechte Abwicklung des ÖV

Massnahme:			
V-ST-MIV2.3			
<i>Massnahme</i>	Stans, KH3 Buochserstrasse mit ÖV-Busbevorzugung		
<i>Federführung</i>	Kanton Nidwalden (ÖV)		
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stans		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021	Baubeginn: 2023	Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	400'000 (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 30% Kanton, 30% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	noch offen		
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 7'700; Zustand 2030: ca. 7'700 mit Netzergänzung Stans West Hauptzielsetzungen: Stabile und fahrplangerechte Abwicklung des ÖV, Verkehrsmanagement, Mehrverkehr vermeiden		

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV IV (Sicherheit) und TS MIV III (ÖV-Bevorzugungen).
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann insbesondere folgendes erreicht werden: Eine Verstetigung des Verkehrs, eine Verringerung der Stausituationen, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten sowie eine Verringerung der Reisezeiten. WK2: Keine Wirkung. WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden: Es ermöglicht eine Verringerung spezifischer Unfallereignisse. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung bezüglich Umweltbelastung mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verminderung der Luftbelastung durch Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV sowie eine Verringerung der Anzahl der einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen.

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Massnahmenbündel 5.2 (Vorstudien SNZ)
Bemerkungen / Hinweise: -

Stand 2.12.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

V – MIV 3

Neue Netzelemente: Netzergänzung Stans West

A-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Mehrverkehr vermeiden (kein kapazitätssteigernder Strassenausbau im Zentrum)
- Entflechtung von Zentrumsverkehr und Pendlerverkehr
- Neues Netzelement zur Verlagerung des Verkehrs
- Verbesserung der Durchlässigkeit für Velo- und Fussverkehr auf alten Axen

Massnahme:

- **V-ST-MIV3.1: Stans, Netzergänzung Stans West** (DTV ca. 7'900)
 - Umfahrungs- und Erschliessungsstrasse (inkl. Anpassung Knoten Bitzi und punktuelle Anpassung Spange EKZ Länderpark)
 - Anschluss Fuhr: Schaffung Tor bei Ennetmooserstrasse
- DTV: Ausgangslage 2010: Stansstaderstrasse Raum NKB-Kreisel: ca. 14'000

Zuständigkeiten

Federführung:

Tiefbauamt des Kantons Nidwalden

Beteiligte Stellen:

- Kanton Nidwalden
- Gemeinden Stans und Ennetmoos
- Dritte

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Vorstudie/Siedlungsstrategie Raum Stans West 2011 2. Vorprojekt 2012/2013 3. Plangenehmigung 2014 4. Realisierung ab 2015		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2012/13 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2017	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein bereits enthalten

Kosten													
Kosten (Infrastruktur): 6'000'000.– (+/- 30%) Kostenteiler (Annahme): <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%;">40%</td> <td style="width: 40%;">2'400'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>60%</td> <td>3'600'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0%</td> <td>0.– Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td>0%</td> <td>0.– Fr.</td> </tr> </table> Kosten (Betrieb und Unterhalt): ca. Fr. 20'000.–/Jahr	Anteil Bund	40%	2'400'000.– Fr.	Anteil Kanton	60%	3'600'000.– Fr.	Anteil Gemeinde	0%	0.– Fr.	Anteil Dritte	0%	0.– Fr.	Art der Finanzierung <input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung Finanzierungsnachweis <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2011 enthalten
Anteil Bund	40%	2'400'000.– Fr.											
Anteil Kanton	60%	3'600'000.– Fr.											
Anteil Gemeinde	0%	0.– Fr.											
Anteil Dritte	0%	0.– Fr.											

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgender Teilstrategie: TS MIV I (Durchgangsverkehr). Nutzen: WK1: Die Netzergänzung Stans West bringt eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystem mit sich. Folgendes wird durch die Massnahme bewirkt: Eine Entlastung der Strassen im Zentrum von Stans, eine Verstetigung des Verkehrsflusses, eine Verminderung von Stausituationen, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten, eine Verringerung der Reisezeiten, eine Verbesserung der Erreichbarkeit eines wichtigen ESP Wohnen und Arbeiten (Stans West) sowie attraktivere LV-Wege im Zentrum von Stans dank Entlastung der Strassen durch den MIV. WK2: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich: Sie bewirkt eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume im Zentrum von Stans dank Verminderung der MIV-Belastung. WK3: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit erreicht werden: Eine Abnahme der Unfallhäufigkeit durch Reduzierung der MIV-Belastung im Zentrum von Stans ist zu erwarten. WK4: Gesamthaft keine Verbesserung. Machbarkeit: Die Machbarkeit der Netzergänzung Stans West und des ESP Stans West ist gegeben (s. Workshopverfahren Bitzi, Schlussbericht, Dezember 2010).

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

- Koordination mit dem kantonalen Richtplan
- Koordination mit Zentralbahn (zb)
- Siedlungsstrategie Gebiet Stans West
- Koordination mit flankierenden Massnahmen auf bestehenden Zufahrtsachsen ins Zentrum Stans
- Koordination mit Verkehrsmanagement (Pfortnerungen)

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

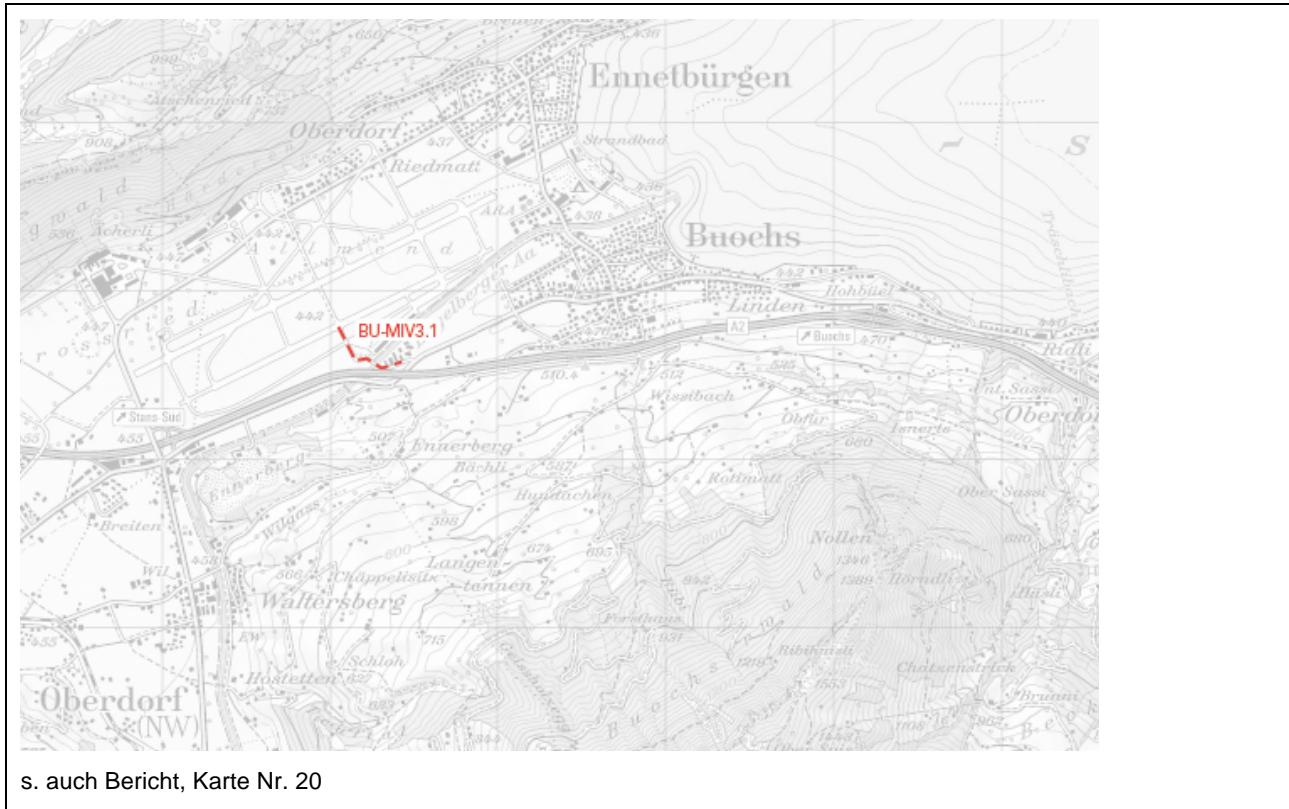
- UVB Einkaufszentrum Länderpark
- Diverse Leistungsabschätzungen im Raum Stans West
- Workshopverfahren Bitzi, 2010
- Siedungsleitbild Stans (Entwurf)
- Massnahmenbündel 2, SNZ

Bemerkungen / Hinweise:

- Für den Variantenentscheid Netzergänzung Stans West wurden verschiedene Varianten untersucht. Die Unterlagen sind im Bericht im Kap. 5.3 zusammengefasst.

Stand 2.12.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr	V – MIV 3
Neue Netzelemente: Erschliessung Bereich Aviatik Faden	Eigenleistung 2015 – 2018



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung:	
– Neues Netzelement zur Erschliessung eines Arbeitsplatzgebietes	
Massnahme:	
– V-BU-MIV3.1: Buochs, KH3, Neue Erschliessung Bereich Aviatik Faden	
– Erschliessungsstrasse	
– Neuer Knoten (Anschluss Erschliessungsstrasse zu Kantonsstrasse)	
DTV: Ausgangslage 2010: Stanserstrasse ca. 8'900; Zustand 2030: ca. 9'800	

Zuständigkeiten	
Federführung:	Beteiligte Stellen:
Gemeinde Buochs	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden: TBA
	<input type="checkbox"/> Gemeinde
	<input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Private

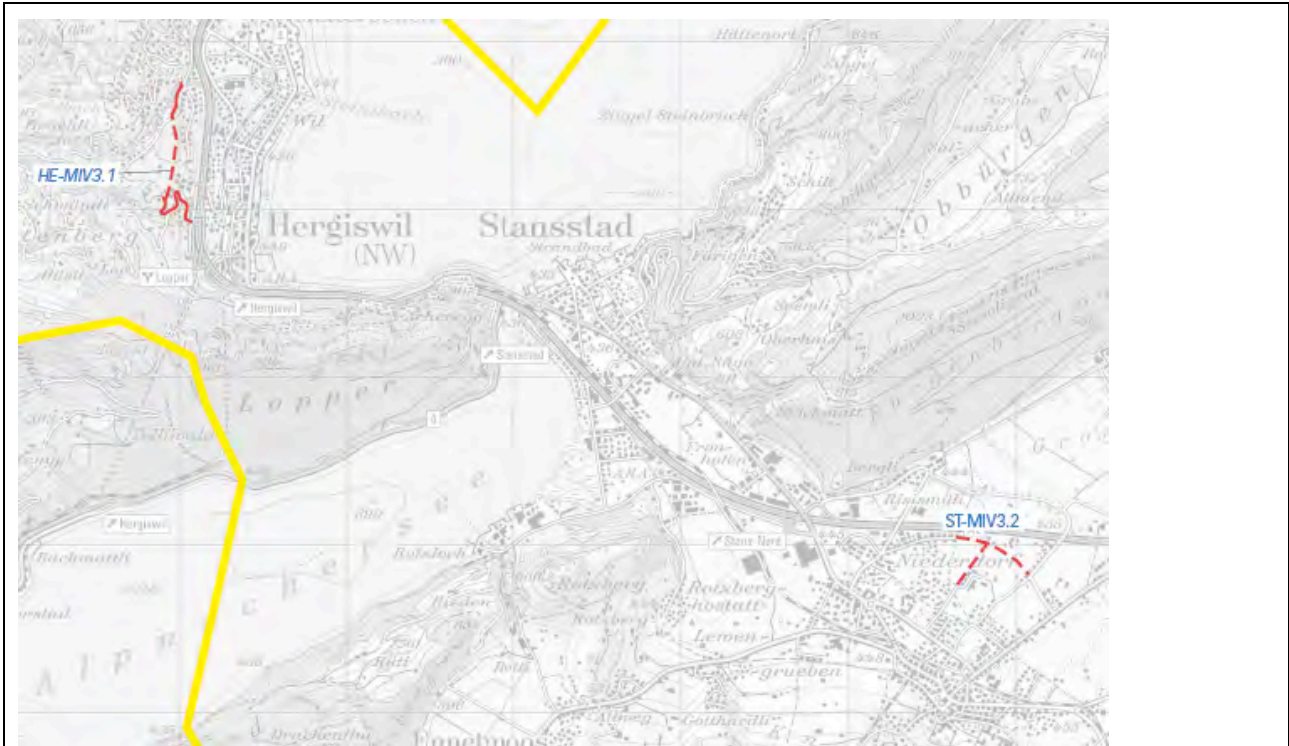
Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine: 1. Vorprojekt 2. Plangenehmigung 3. Realisierung		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2016 Inbetriebnahme: 2017/2018	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten	
Kosten: Fr. 4'000'000.– (+/- 30%) Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde 100% 4'000'000.– Fr. Anteil Dritte % Fr.	Art der Finanzierung <input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung Finanzierungsnachweis <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2013 – 2015 enthalten

Beurteilung
Nutzen: WK1: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung im Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich, dank einer besseren Erreichbarkeit des Gebietes Faden. WK2: Keine Wirkung. WK3: Keine Wirkung. WK4: Die Massnahme bringt bezüglich Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch eine leichte negative Wirkung mit sich, da durch den Bau der Strasse neue Fläche in Anspruch genommen wird.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Definitive Linienführung ist vom Flugplatzkonzept abhängig.

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: –
Bemerkungen / Hinweise: –

Massnahmen motorisierter Individualverkehr	V – MIV 3
Neue Netzelemente	B-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschrieb
Zielsetzung des Massnahmenpakets: <ul style="list-style-type: none">– Neue Netzelemente zur Verlagerung des Verkehrs– Verkehr verträglich gestalten– Mehrverkehr vermeiden (kein kapazitätssteigernder Strassenausbau im Zentrum)– Verkehrsmanagement– Verstetigung des Verkehrsflusses– Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen– Erhöhung Sicherheit

Massnahmen:	
V-HE-MIV3.1 (Im Agglomerationsprogramm Nidwalden nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Hergiswil, Neues Netzelement oberhalb der A2 / Streckensanierung / Netzergänzung und Strassenausbau (inkl. Trottoir und Anpassung betroffener Knoten) auf der Strecke vom Knoten Sonnenbergstrasse/Bergstrasse bis zum Knoten Renggstrasse/Mühlestrasse -> Quartiersammelstrasse; flankierenden Massnahmen zur Verhinderung von gebietsfremden Verkehr; Grüngestaltung / Vernetzung
<i>Federführung</i>	Gemeinde Hergiswil
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020/21
<i>Kosten</i>	Fr. 4'200'000.– (+/- 30%); (Annahme: 100% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010 Studie, Verkehrstechnische Erschliessung der bergseits der Autobahn gelegenen Gebiete, Teamverkehr, Sept. 2006
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-MIV3.2	
<i>Massnahme</i>	Stans, Erschliessungsstrasse Nord zur Entlastung der Stammachsen und Erschliessung neuer Wohngebiete
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020
<i>Kosten</i>	Infrastruktur: Fr. 9'000'000.– (+/- 30%); <i>Kostenteiler noch offen</i> Betrieb und Unterhalt: ca. Fr. 50'000.–/Jahr
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	Verkehrsanalysen / Berechnungen mit dem Verkehrsmodell
<i>Bemerkungen</i>	Meilensteine: Vorstudie Stans Nord, Vorprojekt, Plangenehmigung, Baubeginn

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV I (Durchgangsverkehr) und TS MIV II (Tangentiale Erschliessungen).
Nutzen: V-HE-MIV3.1 WK1: Die Massnahme bringt eine leichte bis hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Sie bewirkt eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch Strassennetzergänzung mit flankierenden Massnahmen, direktere Wege zu den Autobahnanschlüssen für die Gebiete oberhalb der A2 und dadurch weniger Verkehr im Zentrum sowie eine bessere Erreichbarkeit von dicht besiedelten Agglomerationsgebieten. WK2: Keine Wirkung. WK3: Keine Wirkung. WK4: Gesamthaft keine Verbesserung.

V-ST-MIV3.2

WK1: Die Massnahme bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Folgendes wird durch die Massnahme bewirkt: Eine Entlastung der Strassen im Zentrum von Stans, eine Verstärkung des Verkehrsflusses, eine Verminderung von Stausituationen, eine Verbesserung der Fahrplanstabilität / Pünktlichkeit durch Verringerung der Verkehrsbelastung in den für den ÖV wichtigen Verkehrsabschnitten, eine Verringerung der Reisezeiten, eine Verbesserung der Erreichbarkeit eines dichten Wohngebietes von Stans sowie attraktivere LV-Wege im Zentrum von Stans dank Entlastung der Strassen durch den MIV.

WK2: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich: Sie bewirkt eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume im Zentrum von Stans dank Verminderung der MIV-Belastung.

WK3: Dank dieser Massnahme kann eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit erreicht werden: Eine Abnahme der Unfallhäufigkeit durch Reduzierung der MIV-Belastung im Zentrum von Stans ist zu erwarten.

WK4: Gesamthaft keine Verbesserung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

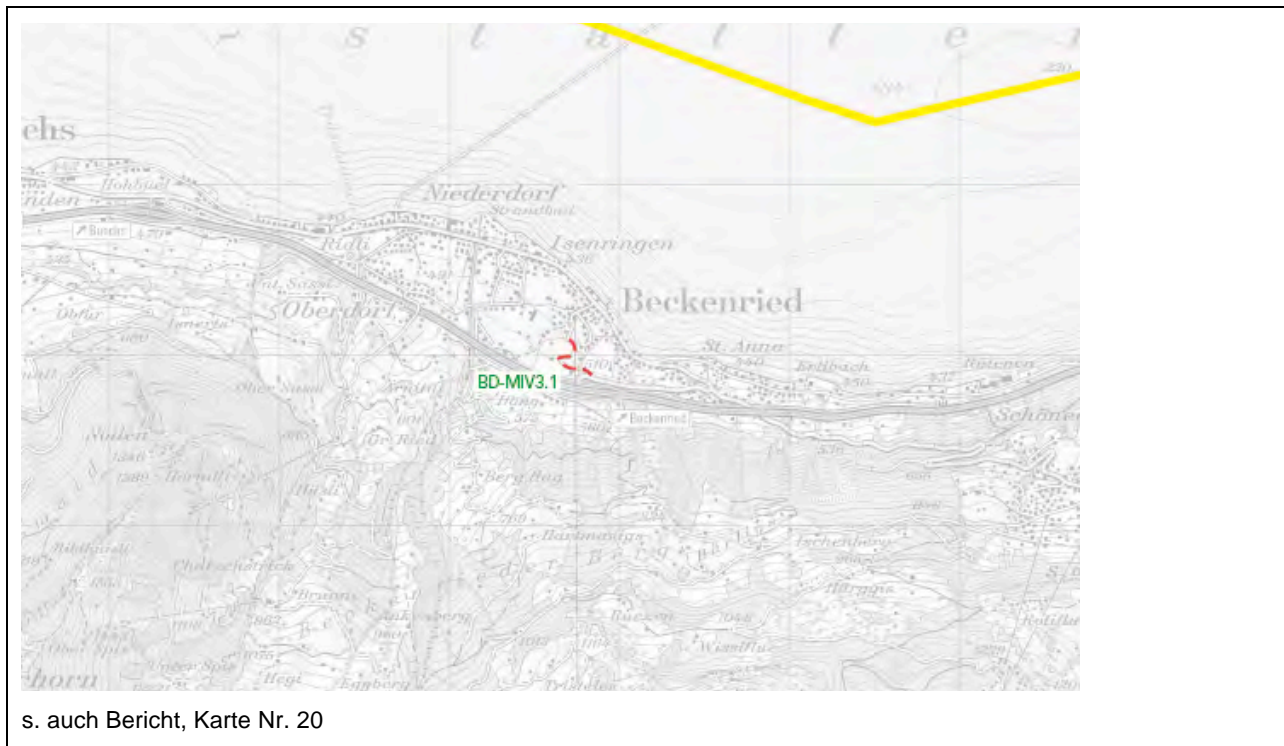
–

Bemerkungen / Hinweise:

–

Stand 2.12.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr	V – MIV 3
Neue Netzelemente	Eigenleistung ab 2023



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung:	
<ul style="list-style-type: none"> – Neue Netzelemente zur Verlagerung des Verkehrs – Entflechtung von Zentrumsverkehr und Pendlerverkehr 	
Massnahme:	
V-BD-MIV3.1	
<i>Massnahme</i>	Beckenried, N2, Erschliessung Klewenalpbahn-Talstation, Umfahungsstrasse
<i>Federführung</i>	Gemeinde Beckenried
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private, ASTRA
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 800'000.– (+/- 30%); (33.3% Gemeinde, 33.3% BBE AG, 33.3% Private)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	<i>noch offen</i>
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit der Klewenalpbahn Siedlungsstrategie Flankierende Massnahmen
<i>Grundlagen</i>	–
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: N2 ca. 5'000; Zustand 2030: ca. 5'800 Meilensteine: Vorstudie / Siedlungsstrategie, Vorprojekt, Plangenehmigung, Baubeginn

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV I (Durchgangsverkehr) und TS MIV II (Tangentiale Erschliessungen).</p> <p>Nutzen: WK1: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung im Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Sie bewirkt eine Verstetigung des Verkehrsflusses sowie eine Verminderung der Stausituationen im Raum Beckenried. WK2: Keine Wirkung. WK3: Keine Wirkung. WK4: Gesamthaft keine Verbesserung.</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente: –</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise: –</p>

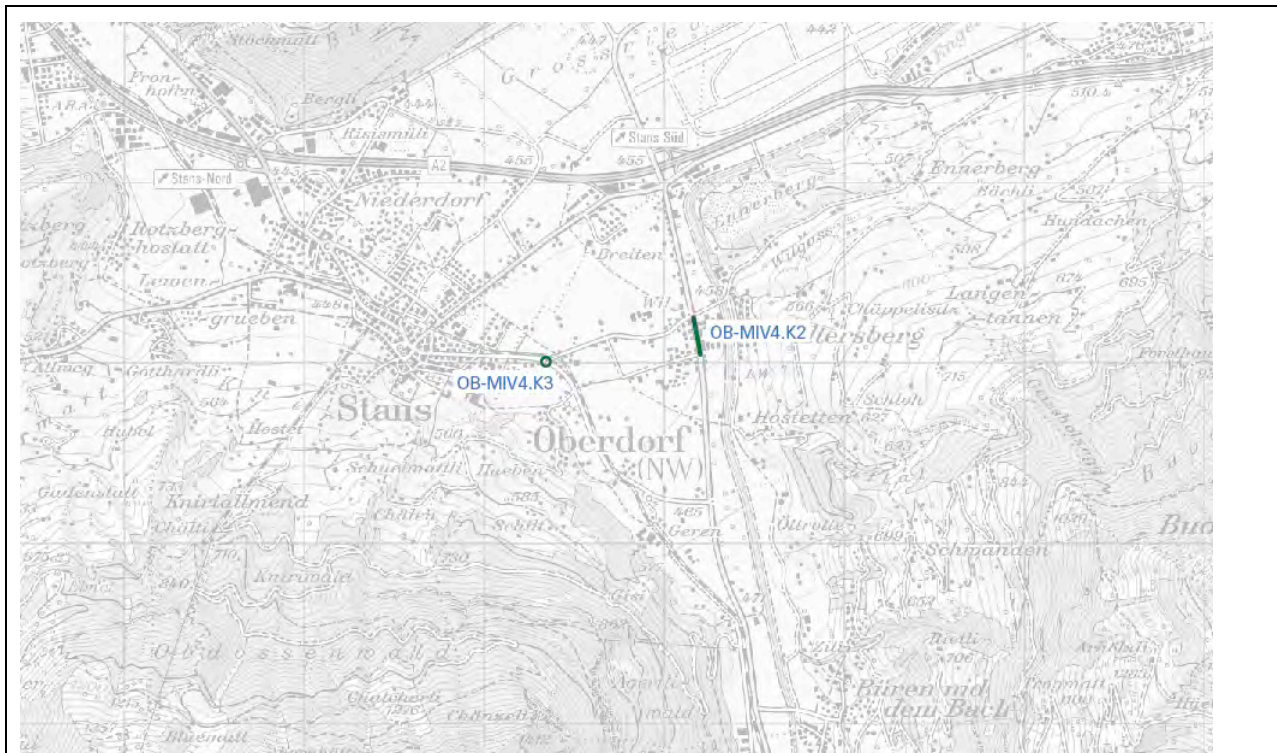
Stand 2.12.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

V – MIV 4

Betriebs- und Gestaltungskonzepte: Strassenraumgestaltungen

B-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Verminderung der Dominanz und der Trennwirkung des MIV
- Verkehr verträglich gestalten
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Attraktivitätssteigerung der LV-Netze
- Grüngestaltung im Strassenraum

Massnahmen:	
V-OB-MIV4.K2	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, KH2, Aufwertung Strassenraum mit Torwirkung und Begleitgrün sowie Ausbau Veloweg
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Oberdorf, Militär
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2021
<i>Kosten</i>	Fr. 800'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 48% Kanton, 12% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	V-OB-LV2.3
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 10'700; Zustand 2030: ca. 12'000

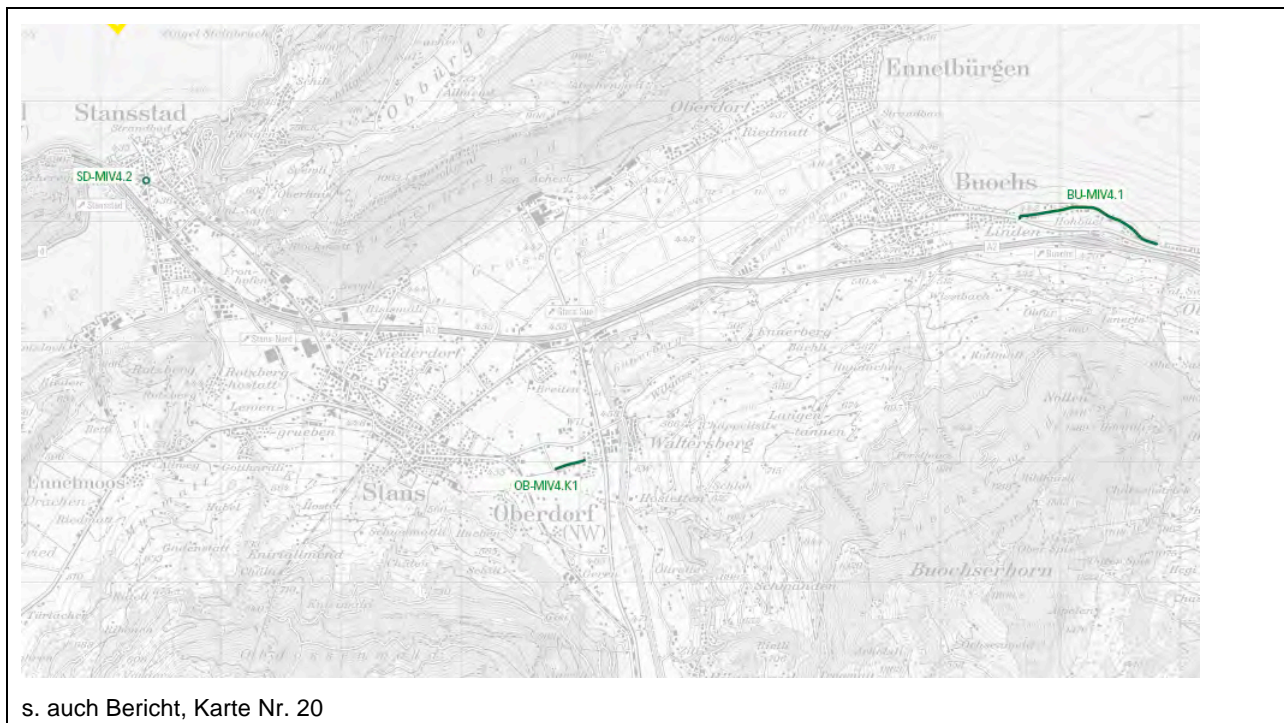
V-OB-MIV4.K3	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, KH1, Wilrank, Knotensanierung mit Fussgängerquerung und eventuelle Pfortnerung MIV
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020
<i>Kosten</i>	1'000'000.– (+/- 30%), Kostenteiler offen
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 5'600; Zustand 2030: ca. 7'200 (mit Netzergänzung Stans West)

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgender Teilstrategie: TS MIV V (Strassenraumgestaltungen).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung der Qualität des Verkehrssystem mit sich: Die Attraktivität und die Durchlässigkeit für den LV werden verbessert.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte bis hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich. Die Qualität der öffentlichen Räume wird u.a. durch Grüngestaltung verbessert.</p> <p>WK3: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung im Bereich Verkehrssicherheit mit sich, dank einer Verkehrsberuhigung durch Grüngestaltung.</p> <p>WK4: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch erreicht werden. Grüngestaltungen führen zu einer Verminderung der Trennwirkung und zu einer besseren Vernetzung von Landschaftsräumen.</p>

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: <ul style="list-style-type: none">– Verkehrsmodell Nidwalden 2010/30, TBA– Unfallstatistik 2003–2008 Kanton Nidwalden– Bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">–

Stand 2.12.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr	V – MIV 4
Betriebs- und Gestaltungskonzepte: Strassenraumgestaltungen	C-Liste



Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verminderung der Dominanz und der Trennwirkung des MIV – Verkehr verträglich gestalten – Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen – Attraktivitätssteigerung der LV-Netze – Grüngestaltung im Strassenraum

Massnahmen:	
V-BU-MIV4.1	
<i>Massnahme</i>	Buochs, Aufwertung des Strassenraums Hinter Linden bis Gemeinde Beckenried, Begleitgrün entlang der alten Kantonsstrasse
<i>Federführung</i>	Gemeinde Buochs
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 100'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	noch offen
<i>Finanzierungsnachweis</i>	noch offen
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 700; Zustand 2030: ca. 820

V-OB-MIV4.K1	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, Aufwertung Schulhausstrasse, Strassenraum mit Begleitgrün
<i>Federführung</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	<i>noch offen</i>
<i>Kosten</i>	30'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>Erfolgsrechnung</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 1'600; Zustand 2030: ca. 1'600

V-SD-MIV4.2	
<i>Massnahme</i>	Stansstad, KH1, Aufwertung Knoten Bahnhofstrasse/Stanserstrasse -> Optimierung der Knotengeometrie, Sicherheit LV und Grüngestaltung miteinbeziehen (insbesondere Querung der Kantonsstrasse durch Veloverkehr)
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stansstad
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2020 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 600'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 12% Kanton, 48% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit neuen Tempo 30-Zonen in Bahnhof- und Riedstrasse
<i>Grundlagen</i>	Verkehrsberuhigungsplan Gemeinde Stansstad, Sep. 2010 Strassenraumgestaltungsplan Gemeinde Stansstad, Entwurf, Juli 2010 Siedlungsleitbild Gemeinde Stansstad, März 2008 weitere s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: Bahnhofstrasse ca. 1'900 und Stanserstrasse ca. 10'300 Zustand 2030: Bahnhofstrasse ca. 2'600 und Stanserstrasse ca. 13'000

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgender Teilstrategie: TS MIV V (Strassenraumgestaltungen).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung der Qualität des Verkehrssystem mit sich: Die Attraktivität und die Durchlässigkeit für den LV werden verbessert.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte bis hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich. Die Qualität der öffentlichen Räume wird u.a. durch Grüngestaltung verbessert.</p> <p>WK3: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung im Bereich Verkehrssicherheit mit sich, dank einer Verkehrsberuhigung durch Grüngestaltung.</p> <p>WK4: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch erreicht werden. Grüngestaltungen führen zu einer Verminderung der Trennwirkung und zu einer besseren Vernetzung von Landschaftsräumen.</p>

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Verkehrsmodell Nidwalden 2010/30, TBA- Unfallstatistik 2003 – 2008 Kanton Nidwalden- Bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

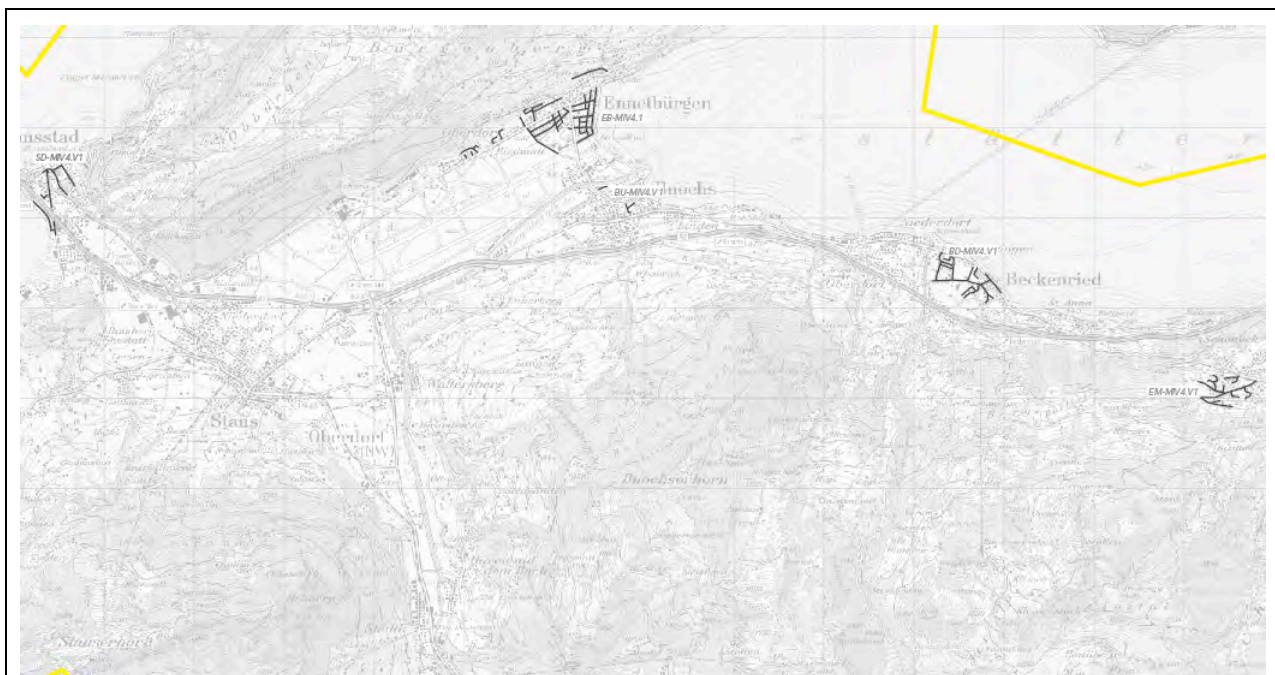
Stand, 2.12.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

V – MIV 4

Betriebs- und Gestaltungskonzepte: Tempo 20-/30-Zonen

Vorleistung



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
- Beschränkung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren, ohne gleichzeitige Einschränkung der Zugänglichkeit der Grundstücke für die Anwohner oder für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste
- Verbesserung der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Reduktion der Umweltbelastung durch den Verkehr
- Anpassung der Strassenraumgestaltung an die Besonderheiten der umliegenden Bebauungen und an die Bedürfnisse der Anwohner
- Verbesserung der Wohnqualität

Massnahmen: (nicht bundesbeitragsberechtigt)

Verkehrsberuhigungsmassnahmen gemäss bfu-Modell

30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen

- **V-BD-MIV4.V1, Beckenried:** Rütistrasse, Lindenweg, Rigiweg, Rosenweg, Allmendstrasse, Isenringenweg, Schulweg, Mondmattli, Kirchweg, Röhrlü, Dorfstrasse (Kantonsstrasse KH3), Dorfkern
- **V-BU-MIV4.V1, Buochs:** Schützenmatte
- **V-EB-MIV 4.1, Ennetbürgen:**
 - Gebiet 1: Blumatstrasse, Allmendstrasse; Allmendring, Aumühlestrasse
 - Gebiet 2: Seestrasse, Alpenstrasse, Feldstrasse, Tulpenweg, Scheidgraben, Klewenstrasse, Kirchweg, Friedenstrasse, Schulhausstrasse, Rosenweg, Riedstrasse
 - Gebiet 3: Baumgarten, Panoramastrasse
 - Gebiet 4: Kreuzmatte, Oeltrotte, Hirsacher, Hangstrasse, Bodenhostatt, Riedmatt, Flugfeld

<p>– V-SD-MIV4.V1, Stansstad Überführung in Tempo 30: Kirchmatte, Dorfstrasse, Kehrsitenstrasse im Abschnitt Dorfplatz bis Kirchmatte, Bahnhofstrasse im Abschnitt Dorfplatz bis Stanserstrasse, Riedstrasse, Rotzbergstrasse im Abschnitt A2 bis Feldstrasse, Seerosenstrasse im Abschnitt A2-Ausfahrt bis Rotzbergstrasse Überführung in Tempo 20: Dorfplatz, Bahnhof Grüngestaltung/Vernetzung: Beachtung, dass bei der Überführung der Quartierstrassen in Tempo 20/30-Zonen nebst Markierung und Signalisation auch Gestaltungselemente zur Anwendung kommen, welche Grünräume schaffen (Gestaltung nicht nur rein funktional sondern auch mit Einbezug von Velo- und Fussverkehr, dem Umfeld und der Ökologie)</p> <p>– V-EM-MIV4.V1 Emmetten: Ischenstrasse, Langmattweg, Langmatt, Höhenweg, Schynweg, Bächliweg, Rietliweg, Steinweg (Inbetriebnahme 2014)</p>
--

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Gemeinden Beckenried, Buochs, Emmetten, Ennetbürgen und Stansstad</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden (V-BD-MIV4.V1)</p> <p><input type="checkbox"/> Gemeinde</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Dritte: ASTRA (V-BD-MIV4.V1)</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen/Meilensteine</p> <p>1. Vorprojekt 2. Bauprojekt 3. Bewilligung 4. Umsetzung</p>		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Realisierungshorizont: Bis 2015</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

Kosten	
<p>Kosten:</p> <p>M Beckenried Fr. 20'000.– (+/- 30%) (100% Gemeinde)</p> <p>M Buochs Fr. 50'000.– (+/- 30%) (100% Gemeinde)</p> <p>M Emmetten Fr. 10'000.– (+/- 30%) (100% Gemeinde)</p> <p>M Ennetbürgen Fr.150'000.– (+/- 30%) (100% Gemeinde)</p> <p>M Stansstad Fr. 60'000.– (+/- 30%) (100% Gemeinde)</p>	<p>Art der Finanzierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p>Finanzierungsnachweis</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012 enthalten</p>

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit:</p> <p>Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV V (Strassenraumgestaltungen) und TS S VII (Aufwertung Siedlungsgebiete).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Das Massnahmenpaket bringt folgendes mit sich: Die Förderung eines attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände, Verringerung / Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten), bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume dank neuen und Erweiterung bestehender verkehrsberuhigten Zonen. Zudem hat dieses Massnahmenpaket eine Abnahme der MIV-Verkehrsmenge in dicht bewohnten Gebieten zur Folge.</p> <p>WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine bedeutende Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit erreicht werden. Es bewirkt eine Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen und somit eine Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte. Durch dieses Massnahmenpaket wird zudem eine Hierarchie des Strassennetzes definiert.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils und durch die Geschwindigkeitsreduktion, eine Verringerung der Zahl einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen sowie eine Verringerung der Trennwirkung.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>–</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– bfu-Modell– Verkehrsberuhigungskonzept Ennetbürgen (2010)
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

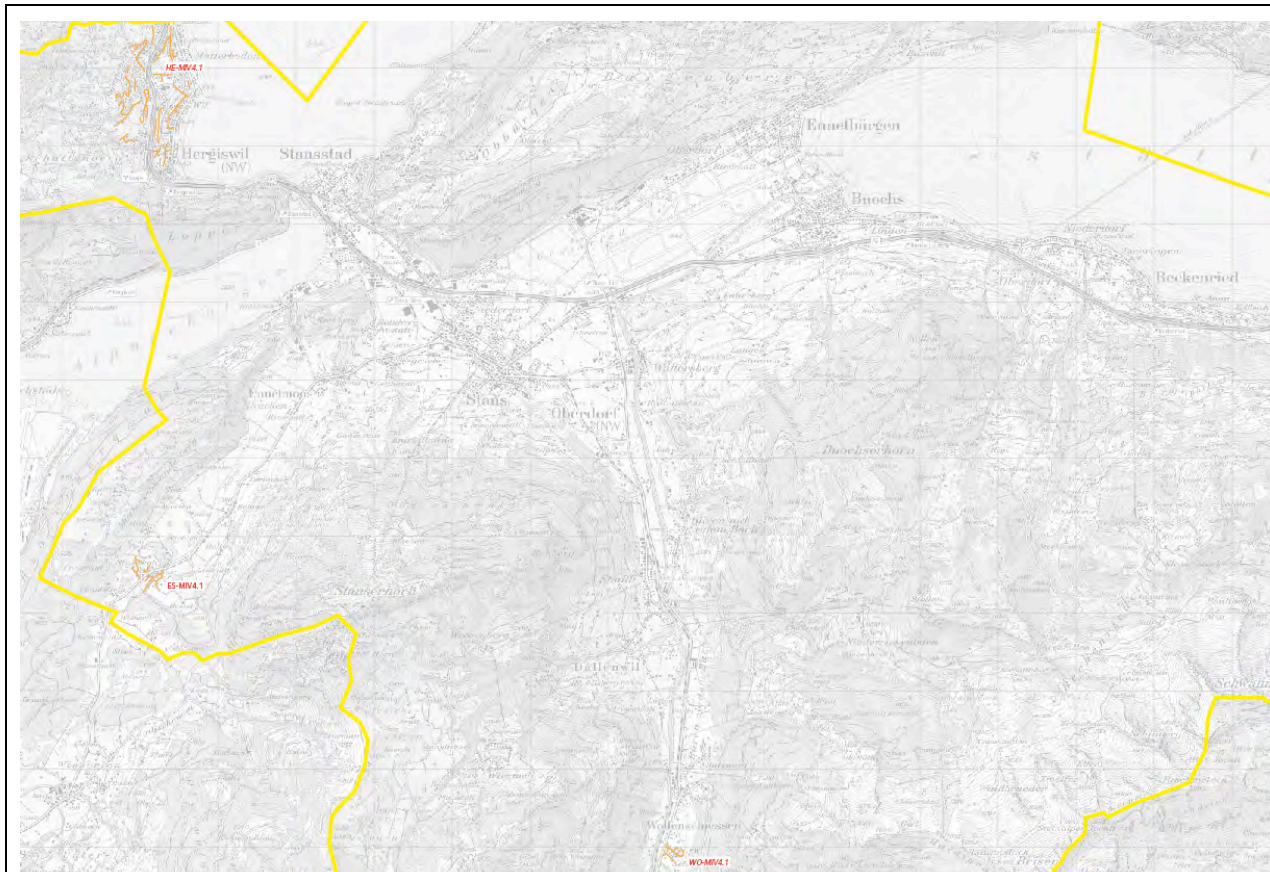
Stand 2.12.2011

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

V – MIV 4

Betriebs- und Gestaltungskonzepte: Tempo 20-/30-Zonen

Eigenleistung
2015 – 2018



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
- Beschränkung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren, ohne gleichzeitige Einschränkung der Zugänglichkeit der Grundstücke für die Anwohner oder für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste
- Verbesserung der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Reduktion der Umweltbelastung durch den Verkehr
- Anpassung der Strassenraumgestaltung an die Besonderheiten der umliegenden Bebauungen und an die Bedürfnisse der Anwohner
- Verbesserung der Wohnqualität

Massnahmen:

Verkehrsberuhigungsmassnahmen gemäss bfu-Modell

Tempo 30-Zonen

- **V-ES-MIV4.1, Ennetmoos**
St. Jakob
- **V-HE-MIV4.1, Hergiswil**
Tendenziell alle Erschliessungsstrassen (siedlungsorientierte Strassen resp. Quartierstrassen) in Tempo 20/30-Zonen überführen -> kontinuierlicher Prozess
Grüngestaltung / Vernetzung: Beachtung dass bei der Überführung der Quartierstrassen in Tempo 20/30-Zonen

nebst Markierung und Signalisation auch Gestaltungselemente zur Anwendung kommen welche Grünräume schaffen (Gestaltung nicht nur rein funktional sondern auch mit Einbezug von Velo- und Fussverkehr, dem Umfeld und der Ökologie).

- **V-WO-MIV4.1, Wolfenschiessen**
 Widderfeld / Schwybogenstrasse

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Ennetmoos, Hergiswil und Wolfenschiessen	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Kanton Nidwalden <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Private (V-ES-MIV4.1 / V-WO-MIV4.1)

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Vorprojekt 2. Bauprojekt 3. Bewilligung 4. Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Bis 2018	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten	
Kosten: (+/- 30%) M Ennetmoos Fr. 50'000.– (100% Gemeinde) M Hergiswil Fr. 1'300'000.– (100% Gemeinde) M Wolfenschiessen: Fr. 25'000.– (100% Gemeinde)	Art der Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit:</p> <p>Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV V (Strassenraumgestaltungen) und TS S VII (Aufwertung Siedlungsgebiete).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Das Massnahmenpaket bringt folgendes mit sich: Die Förderung eines attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände, Verringerung / Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten), bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume dank neuen und Erweiterung bestehender verkehrsberuhigten Zonen. Zudem hat dieses Massnahmenpaket eine Abnahme der MIV-Verkehrsmenge in dicht bewohnten Gebieten zur Folge.</p> <p>WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine bedeutende Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit erreicht werden. Es bewirkt eine Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen und somit eine Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte. Durch dieses Massnahmenpaket wird zudem eine Hierarchie des Strassennetzes definiert.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils und durch die Geschwindigkeitsreduktion, eine Verringerung der Zahl einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen sowie eine Verringerung der Trennwirkung.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>–</p>

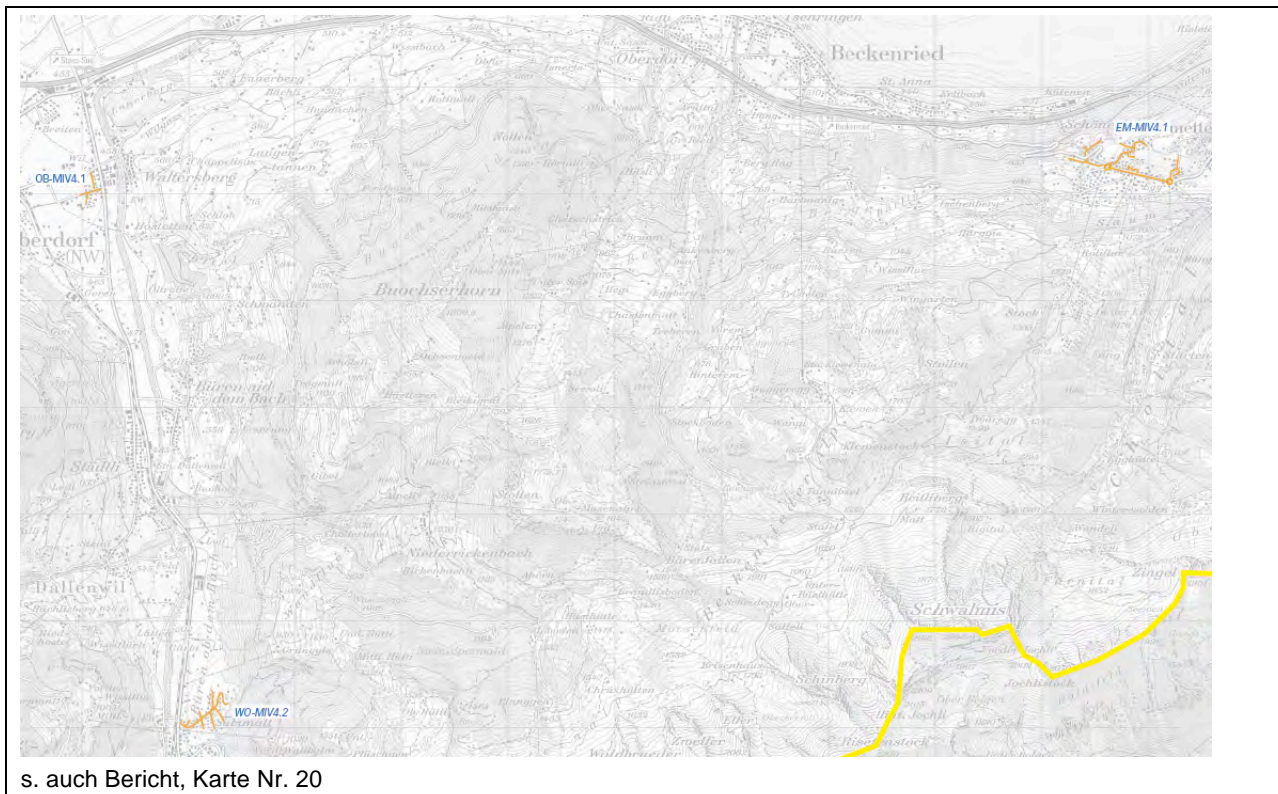
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">- bfu-Modell <p>Hergiswil:</p> <ul style="list-style-type: none">- Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010- Studie, Verkehrstechnische Erschliessung der bergseits der Autobahn gelegenen Gebiete, Teamverkehr, Sept. 2006
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmen motorisierter Individualverkehr

V – MIV 4

Betriebs- und Gestaltungskonzepte: Tempo 20-/30-Zonen

Eigenleistung
2019 – 2022



s. auch Bericht, Karte Nr. 20

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
- Beschränkung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren, ohne gleichzeitige Einschränkung der Zugänglichkeit der Grundstücke für die Anwohner oder für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste
- Verbesserung der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Reduktion der Umweltbelastung durch den Verkehr
- Anpassung der Strassenraumgestaltung an die Besonderheiten der umliegenden Bebauungen und an die Bedürfnisse der Anwohner
- Verbesserung der Wohnqualität

Massnahme:

Verkehrsberuhigungsmassnahmen gemäss bfu-Modell

- **V-OB-MIV4.1, Oberdorf:**
Raum Schulhausstrasse, Schulhaus (T20/30)
- **V-EM-MIV4.1, Emmetten:**
 - Verkehrsberuhigungsmassnahmen gemäss bfu Modell inkl. Torwirkung sowie Einfahrten in die 30-Zonen, Strassenraumgestaltung
 - Tempo 30 im Bereich der Kantonsstrasse KH3 (Dorfkern) inkl. Grünkonzept entlang der Dorfstrasse sowie Gestaltungsplan
 - Tempo 30-Zonen auf siedlungsorientierte Strassen: St. Annaweg, Gumprechtstrasse, Hugenstrasse, Dorfstrasse (Dorfplatz), Panoramaweg, Blattisstrasse, Kirchweg

– **V-WO-MIV4.2, Wolfenschiessen**
 Humligenstrasse, Studawäg, Geissmattlistrassen, Sulzmattlistrassen, Hangstrassen, Lindenstrassen

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinden Emmetten, Oberdorf, Wolfenschiessen	Beteiligte Stellen: <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden (V-EM-MIV4.1) <input type="checkbox"/> Gemeinde <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Private (V-EM-MIV4.1); Dritte (V-WO-MIV4.2)

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine 1. Vorprojekt 2. Bauprojekt 3. Bewilligung 4. Umsetzung		
Priorität: <input type="checkbox"/> vor 2015 <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Bis 2022	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten	
Kosten: +/- 30% M Emmetten: Fr. 330'000.– (100% Gemeinde) M Oberdorf: Fr. 30'000.– (100% Gemeinde) M Wolfenschiessen: Fr. 50'000.– (100% Gemeinde)	Art der Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS MIV V (Strassenraumgestaltungen) und TS S VII (Aufwertung Siedlungsgebiete). Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Das Massnahmenpaket bringt folgendes mit sich: Die Förderung eines attraktiven Wegnetzes (Verringerung der Netzwidestände, Verringerung / Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten), bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen. WK2: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume dank neuen und Erweiterung bestehender verkehrsberuhigten Zonen. Zudem hat dieses Massnahmenpaket eine Abnahme der MIV-Verkehrsmenge in dicht bewohnten Gebieten zur Folge.

WK3: Dank diesem Massnahmenpaket kann eine bedeutende Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit erreicht werden. Es bewirkt eine Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen und somit eine Verringerung spezifischer Unfallschwerpunkte. Durch dieses Massnahmenpaket wird zudem eine Hierarchie des Strassennetzes definiert.

WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils und durch die Geschwindigkeitsreduktion, eine Verringerung der Zahl einer übermässigen Lärmbelastung ausgesetzten Personen sowie eine Verringerung der Trennwirkung.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

–

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente:

– bfu-Modell

Bemerkungen / Hinweise:

–

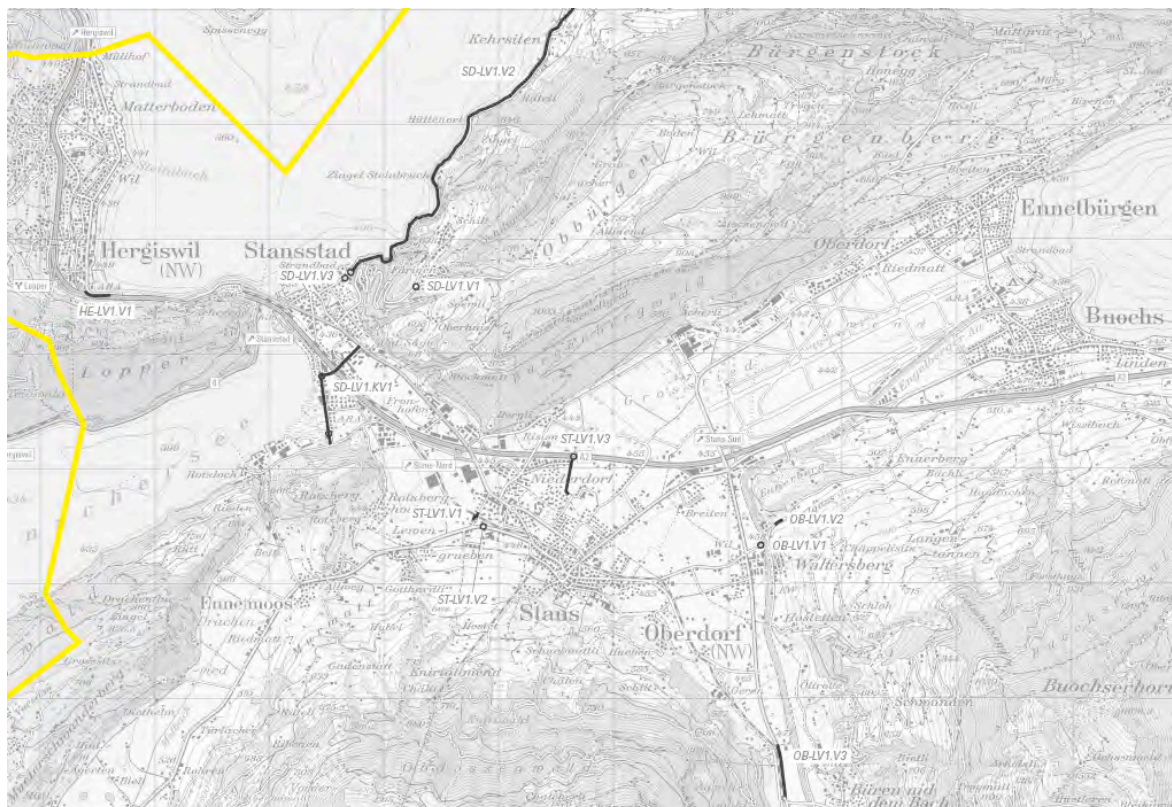
Stand 2.12.2011

Massnahmen Langsamverkehr

V – LV 1

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Vorleistung



s. auch Bericht, Karte Nr. 21

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Attraktivitätssteigerung der LV-Netze
- Verstärkung des Verkehrsflusses
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Entschärfung der Unfallschwerpunkte, Unfallstellen und Anhäufung von Unfällen sowie Gefahrenstellen
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr

Massnahmen:	
V-HE-LV1.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Hergiswil, Umgestaltung/Ausbau des Veloweges im Bereich Bootshafen → evtl. Lehnkonstruktion verbreitern, Sicht verbessern
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Hergiswil
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011/12 Baubeginn: 2012 Inbetriebnahme: 2013
<i>Kosten</i>	Fr. 510'000.– (+/- 30%); (75% Kanton; 25% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit anstehenden Belagssanierungen (Strassenunterhalt) Koordination mit Erweiterung Gemeindebootshafen
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-OB-LV1.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, Fussweg Aawasser, Signalisation und Rampe, Anpassungen Knoten mittels Bodenwellen (Verlangsamung des Veloverkehrs)
<i>Federführung</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011 Baubeginn: 2011 Inbetriebnahme: 2011
<i>Kosten</i>	Fr. 20'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-OB-LV1.V2 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, Wilstrasse, neues Trottoir
<i>Federführung</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2010 Baubeginn: 2011 Inbetriebnahme: 2011
<i>Kosten</i>	Fr. 50'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-OB-LV1.V3 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, KH2, Rechenmacher–Bürenstrasse, Anpassung mittels Signalisation, Umgestaltung Trottoir in Kombiweg
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Realisierungshorizont</i>	Inbetriebnahme: 2011
<i>Kosten</i>	Fr. 10'000.– (+/- 30%); (100% Kanton)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV1.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Stans, Verbindung Aemättlihof–Paracelsusweg: Verbreiterung, Verbesserung Sicht
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011 Baubeginn: 2012 Inbetriebnahme: 2013
<i>Kosten</i>	Fr. 100'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2010 – 2014 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV1.V2 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse. 25, Schutzinsel
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011 Baubeginn: 2011 Inbetriebnahme: 2011
<i>Kosten</i>	Fr. 150'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2010 – 2014 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV1.V3 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Stans, Bleumattstrasse–Jugendkulturhaus, Beleuchtung		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans		
<i>Beteiligte Stellen</i>	ASTRA		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: 2012	Inbetriebnahme: 2012
<i>Kosten</i>	Fr. 100'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2010 – 2014 enthalten		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

V-SD-LV1.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Stansstad, KV5, Knoten Bürgenstockstrasse/Fürigenstrasse → Erstellen eines Trottoirs sowie eines Fussgängerstreifens im Knoten		
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden		
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stansstad		
<i>Realisierungshorizont</i>	Baubeginn: 2011	Inbetriebnahme: 2011	
<i>Kosten</i>	Fr. 45'000.– (+/- 30%); (100% Kanton)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2010 enthalten		
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit anstehenden Belagssanierungen (Strassenunterhalt)		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 2'000; Zustand 2030: ca. 2'000		

V-SD-LV1.V2 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Stansstad, KV6, Erhöhung der Sicherheit auf der Kehrsitenstrasse im Abschnitt Harissenbucht bis Spichermatt -> Verkehrstechnik: Ausarbeiten Varianten bedarfsgesteuerte LSA, Zeitfensterregelung, Ausweichstellen		
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden		
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stansstad, Private		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2010/11	Baubeginn: 2013	Inbetriebnahme: 2014
<i>Kosten</i>	Fr. 420'000.– (+/- 30%); (100% Kanton)		
<i>Koordinationsstand</i>	Vororientierung; Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten		
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit Naturgefahren (Steinschlag)		
<i>Grundlagen</i>	Kehrsitenstrasse KV6, Harissnebucht–Spichermatt, Zustandsaufnahme 2009 inkl. Massnahmenempfehlung, Verbesserung Verkehrserschliessung und Sicherheit, Andreas Steiger & Partner AG, März 2010 Verkehrsstudie, KV6 Stansstad–Kehrsiten, Lösungsmöglichkeiten für verbesserte Erschliessung des Ortsteils Kehrsiten, ETH, IVT, April 2006		
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 900; Zustand 2030: ca. 900		

V-SD-LV1.V3 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Stansstad, KV6, Erstellen von zwei Einengungen in der Kehrsitenstrasse bei der Turnhalle im Kilchliried (Fussverkehr) → z.B. Horizontalversätze
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stansstad
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2012 Baubeginn: 2012 Inbetriebnahme: 2013
<i>Kosten</i>	Fr. 10'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2017 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit anstehenden Belagssanierungen (Strassenunterhalt)
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-SD-LV1.KV1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Stansstad, Umgestaltung Feldstrasse und Rotzbergstrasse → Kernfahrbahn, Einengung, Fussgängerübergang
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stansstad
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2012 Baubeginn: 2012 Inbetriebnahme: 2013
<i>Kosten</i>	Fr. 20'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2017 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: Feldstr. ca. 2'100 – 4'400 und Rotzbergstr. ca. 1'700 – 2'100 Zustand 2030: Feldstr. ca. 3'000 – 5'900 und Rotzbergstr. ca. 2'800 – 3'000

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit:</p> <p>Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS LV II (Erschliessungen Alltagsnetz), TS LV IV (Sicherheit) und TS MIV V (Strassenraumgestaltung).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegernetz, eine Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Dank dem Massnahmenpaket kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Spezifische Unfallanhäufungen sowie eine Geschwindigkeitsreduktion können erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: <ul style="list-style-type: none">- Unfallstatistik 2003-2008 Kanton Nidwalden nach SN 640 009a und SN 640 010, TBA, Mai 2010- bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">-

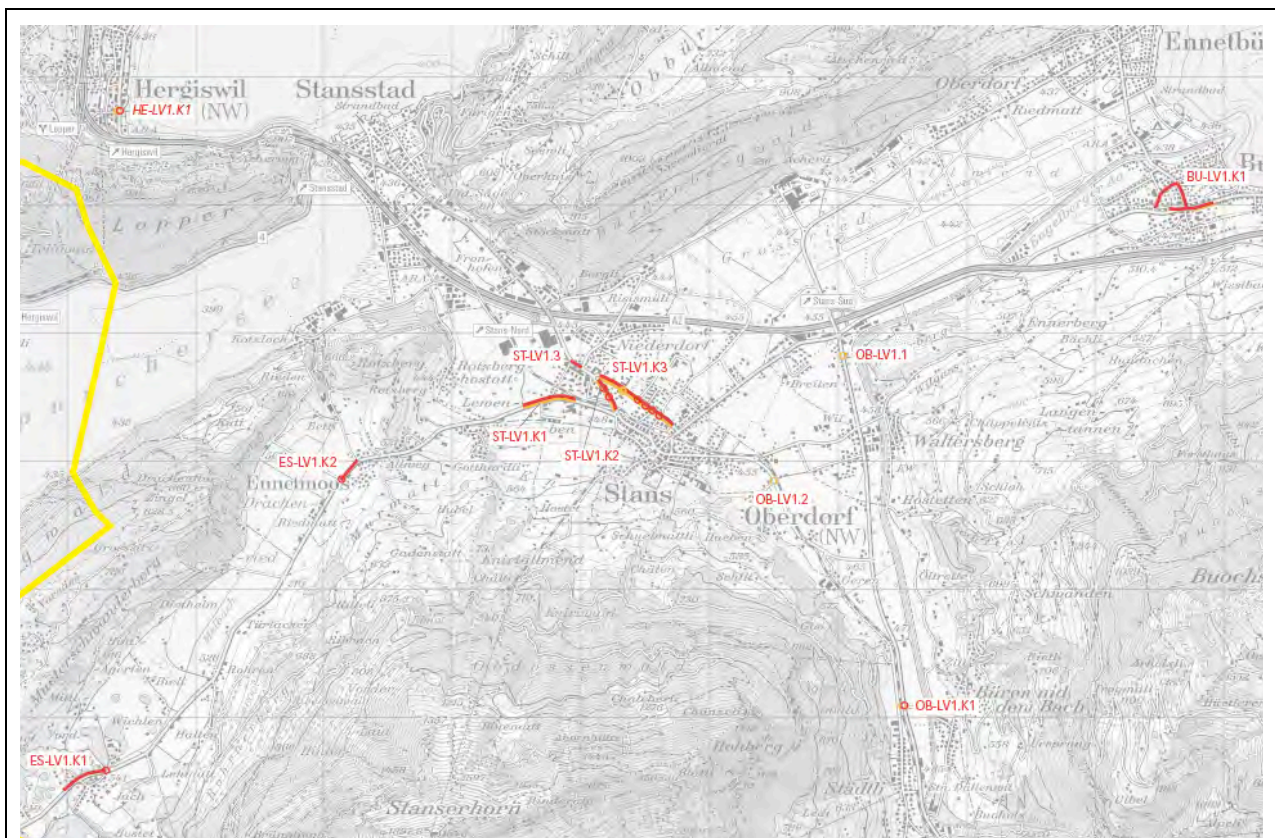
Stand 2.12.2011

Massnahmen Langsamverkehr

V – LV 1

Erhöhung der Verkehrssicherheit

A-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 21

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr
- Attraktivitätssteigerung der LV-Netze
- Verkehr verträglich gestalten
- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Entschärfung der Unfallsschwerpunkte, Unfallstellen und Anhäufung von Unfällen
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr

Massnahmen:	
V-BU-LV1.K1	
<i>Massnahme</i>	Buochs, KH4/KH3, Erhöhung Sicherheit Bürgerheimstrasse – Ennetbürgenstrasse – Beckenriederstrasse (Ortsdurchfahrt)
<i>Federführung</i>	Gemeinde Buochs
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt und ÖV des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2012/13 Baubeginn: 2016 Inbetriebnahme: 2017
<i>Kosten</i>	Fr. 3'000'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: Beckenriederstrasse ca. 5'600 und Ennetbürgenstrasse ca. 3'800; Zustand 2030: Beckenriederstrasse ca. 6'200 und Ennetbürgenstrasse ca. 4'200

V-ES-LV1.K1	
<i>Massnahme</i>	Ennetmoos, Umgestaltung Dorfeinfahrt mit Erhöhung Sicherheit für den LV, „Langmattli“ (Kantonales Radwegkonzept) sowie Gestaltung Ortsdurchfahrt St. Jakob, Umgestaltung/Aufwertung von Knoten und Strecke
<i>Federführung</i>	Gemeinde Ennetmoos
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2012 Baubeginn: 2016 Inbetriebnahme: 2017/18
<i>Kosten</i>	Fr. 3'300'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, ca. 35% Kanton, ca. 25% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan Abstimmung mit Hochwasserschutzmassnahme Mehl-/Ribibach Abstimmung mit dem kantonalen Radwegkonzept Abstimmung mit V-ES-LV2.1 Erschliessung Rohr
<i>Grundlagen</i>	Kantonales Radwegkonzept Gefahrenkarte Ennetmoos Vorprojekt Hochwasserschutz Mehlbach Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 6'700; Zustand 2030: ca. 8'000

V-ES-LV1.K2	
<i>Massnahme</i>	Ennetmoos, Erhöhung Sicherheit Ortsdurchfahrt Gebiet „Tal“, Aufwertung Strassenraum mit Torwirkung bei Dorfeinfahrt mit Begleitgrün
<i>Federführung</i>	Gemeinde Ennetmoos
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2012 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2016
<i>Kosten</i>	Fr. 1'000'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 30% Kanton, 30% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Hochwasserschutz Talstrasse Belagsanierung
<i>Grundlagen</i>	Ausführungsprojekt „Radweg Allweg–Kerns“ Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage: ca. 6'700; Zustand 2030: ca. 8'000

V-HE-LV1.K1 (im Agglomerationsprogramm Nidwalden nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Hergiswil, KH1, Umgestaltung Knoten Bahnhofstrasse/Seestrasse -> Kreisel, Torwirkung erzeugen, Optimierung Parkplätze/Zufahrten im Bereich des Kreisels (Kanalisieren, minimieren), Fokus Sicherheit Veloverkehr im Kreisel (klare Routenführung); Trottoirbreiten optimieren, FG-Streifen mit Mittelinselfn im Bereich des Kreisels
<i>Federführung</i>	Gemeinde Hergiswil
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2016
<i>Kosten</i>	1'000'000.– (+/- 30%); (AP LU Annahme: 40% Bund, 12% Kanton, 48% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 – 2015 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit der Massnahme «Umgestaltung Seestrasse innerorts» Koordination mit anstehenden Belagsanierungen (Strassenunterhalt)
<i>Grundlagen</i>	Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010 Betriebs- und Gestaltungskonzept, Seestrasse Abschnitt Glasiareal, Teamverkehr, März 2009 Studie, Erschliessung Bahnhofstrasse, Teamverkehr, Sept. 2008 Agglomerationsprogramm Luzern Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: Bahnhofstrasse ca. 1'800 und Seestrasse ca. 6'200 Zustand 2030: Bahnhofstrasse ca. 2'300 und Seestrasse ca. 7'300

V-OB-LV1.1	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, KH2, Erhöhung Sicherheit (Schutzinsel) Fussgängerübergang Rieden
<i>Federführung</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 200'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 10'500; Zustand 2030: ca. 13'000

V-OB-LV1.2	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, KH1, St. Heinrich, Schutzinsel
<i>Federführung</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, zb
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2012 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 150'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund; 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 3'200

V-OB-LV1.K1	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, KH2/KV9, Knoten Büren, Knotensanierung mit Erhöhung Sicherheit für den LV und Sanierung Bahnübergang
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2016
<i>Kosten</i>	Fr. 1'000'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Kanton) (Sanierung Bahnübergang nicht enthalten!)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan Radwegkonzept des Kantons Nidwalden Sanierung Bahnübergänge (Massnahme V-ÖV 4)
<i>Grundlagen</i>	Zusatzuntersuchung Knoten, SNZ Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 10'000; Zustand 2030: ca. 13'000

V-ST-LV1.K1	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse, Erhöhung Sicherheit Fuss- und Veloverkehr mit Strassenraumgestaltung
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2016 Inbetriebnahme: 2017
<i>Kosten</i>	Fr. 1'800'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	V-ST-MIV2.2
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 9'600; Zustand 2030: ca. 7'900 mit Netzergänzung Stans West, ca. 11'000 ohne Netzergänzung Stans West

V-ST-LV1.K2	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH1, Stansstaderstrasse, Erhöhung Sicherheit Fuss- und Veloverkehr mit Strassenraumgestaltung (NKB–Karliplatz)
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2016 Inbetriebnahme: 2017/18
<i>Kosten</i>	Fr. 1'000'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	Ausgangslage 2010: DTV ca. 8'900; Zustand 2030: DTV ca. 6'000 (mit Netzergänzung Stans West)

V-ST-LV1.K3	
<i>Massnahme</i>	Stans, Robert-Durrerstrasse, Erhöhung Sicherheit Fuss- und Veloverkehr mit Strassenraumgestaltung
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden (Anschlüsse an KH)
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2017
<i>Kosten</i>	Fr. 5'000'000.– (altes Bauprojekt) (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit Knotensanierung Robert-Durrerstrasse/Buochserstrasse
<i>Grundlagen</i>	Abstimmungsunterlagen Gemeinde Stans Bauprojekt Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 7'800; Zustand 2030: ca. 9'000 (mit Netzergänzung Stans West)

V-ST-LV1.3	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH1, Stansstaderstrasse, Erhöhung Sicherheit: Verbreiterung Trottoir Aemättlihof bis Aemättlistrasse
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2015/16
<i>Kosten</i>	Fr. 150'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS LV II (Erschliessungen Alltagsnetz), TS LV IV (Sicherheit) und TS MIV V (Strassenraumgestaltung).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegnetzes, eine Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Dank dem Massnahmenpaket kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Spezifische Unfallanhäufungen sowie eine Geschwindigkeitsreduktion können erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>

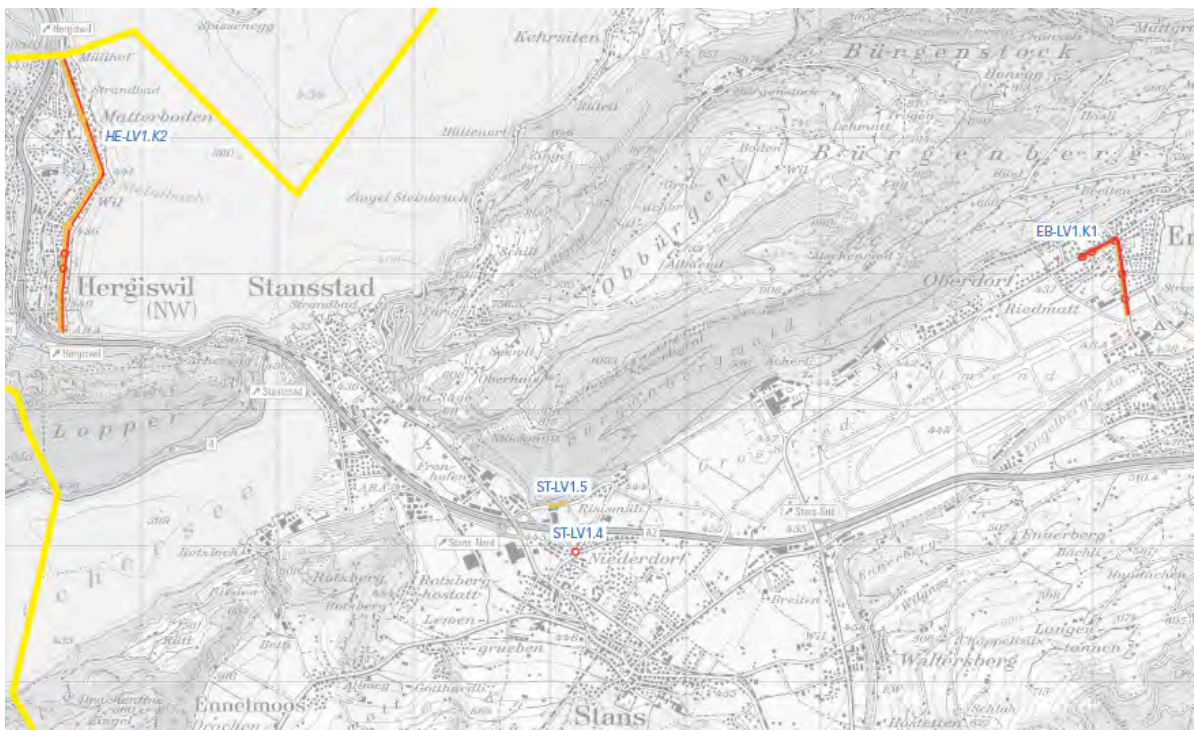
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsmodell Nidwalden 2010/2030, TBA – Unfallstatistik 2003–2008 Kanton Nidwalden – bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmen Langsamverkehr

V – LV 1

Erhöhung der Verkehrssicherheit

B-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 21

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr
- Attraktivitätssteigerung der LV-Netze
- Verkehr verträglich gestalten
- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Entschärfung der Unfallschwerpunkte, Unfallstellen und Anhäufung von Unfällen
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr

Massnahmen:	
V-EB-LV1.K1	
<i>Massnahme</i>	Ennetbürgen, KH4, Erhöhung der Verkehrssicherheit Stanserstrasse–Stationsstrasse–Buochserstrasse (inkl. Dorfkern), inkl. Aufwertung der Ortsdurchfahrt und Strassenraumgestaltung
<i>Federführung</i>	Gemeinde Ennetbürgen
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2021
<i>Kosten</i>	noch offen (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	<i>noch offen</i>
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan Koordination mit der Massnahme V-EB-LV1.1
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage: ca. 6'200–7'100; Zustand 2030: ca. 7'600–9'100 Meilensteine: Priorisierung aus Handlungsbedarf, Ausarbeiten Konzept, Vorprojekt

V-HE-LV1.K2 (Im Agglomerationsprogramm Nidwalden nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Hergiswil, KH1, Umgestaltung Seestrasse innerorts → Erhöhung Strecken- und Knotensicherheit für den LV (Kernfahrbahn oder Mehrzweckstreifen, Trottoir optimieren, FG-Streifen mit Mittelinsel); Strassenraumgestaltung inkl. intensiver Grüngestaltung/Vernetzung, Umgestaltung Knoten Sonnenbergstrasse; Optimierung Parkplätze/Zufahrten (kanalisieren/minimieren) und Knoten
<i>Federführung</i>	Gemeinde Hergiswil
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2021
<i>Kosten</i>	Fr. 10'500'000.– (davon Knoten ca. Fr. 1'000'000.–) (+/- 30%); (AP LU Annahme: 40% Bund, ca. 1%, Kanton, ca. 59% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Vororientierung; Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit anstehenden Belagssanierungen (Strassenunterhalt)
<i>Grundlagen</i>	Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010 Betriebs- und Gestaltungskonzept, Seestrasse Abschnitt Glasiareal, Teamverkehr, März 2009 Studie, Erschliessung Bahnhofstrasse, Teamverkehr, Sept. 2008 Agglomerationsprogramm Luzern Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 6'200–7'100; Zustand 2030: ca. 7'300–7'800

V-ST-LV1.4	
<i>Massnahme</i>	Stans, Eichli- / Spichermattstrasse: Umgestaltung für Langsamverkehr (Erhöhung Sicherheit)
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020
<i>Kosten</i>	Fr. 500'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	Erschliessungsstrasse Nord Stans (Massnahmen V-ST-MIV3.2)
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV1.5	
<i>Massnahme</i>	Stans, Mühlebachstrasse bis Bergli: Verlängerung Trottoir (Erhöhung Sicherheit)
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2021 Inbetriebnahme: 2022
<i>Kosten</i>	Fr. 100'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit:</p> <p>Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS LV II (Erschliessungen Alltagsnetz), TS LV IV (Sicherheit) und TS MIV V (Strassenraumgestaltung).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegernetz, eine Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Dank dem Massnahmenpaket kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Spezifische Unfallanhäufungen sowie eine Geschwindigkeitsreduktion können erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: <ul style="list-style-type: none">– Verkehrsmodell Nidwalden 2010/2030, TBA– Unfallstatistik 2003–2008 Kanton Nidwalden– bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">–

Stand 2.12.2011

Massnahmen Langsamverkehr

V – LV 1

Erhöhung der Verkehrssicherheit

C-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 21

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr
- Attraktivitätssteigerung der LV-Netze
- Verkehr verträglich gestalten
- Verstetigung des Verkehrsflusses
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Entschärfung der Unfallschwerpunkte, Unfallstellen und Anhäufung von Unfällen
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr

Massnahmen:	
V-ES-LV1.1	
<i>Massnahme</i>	Ennetmoos, Erhöhung Sicherheit Fussgänger: Knotensanierung Gemeindehaus
<i>Federführung</i>	Gemeinde Ennetmoos
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2025
<i>Kosten</i>	noch offen (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	<i>Noch offen</i>
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>Noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan Entwicklung Windleten Knoten Murmattstrasse
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 6'700; Zustand 2030: ca. 8'000

V-ES-LV1.K3	
<i>Massnahme</i>	Ennetmoos, Erhöhung Sicherheit LV: Gestaltung Ortsdurchfahrt Gruob, Umgestaltung/Aufwertung von Knoten und Strecke
<i>Federführung</i>	Gemeinde Ennetmoos
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2025
<i>Kosten</i>	Fr. 300'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund; 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	<i>noch offen</i>
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 6'700; Zustand 2030: ca. 8'000

V-ST-LV1.8	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH1, Erhöhung Sicherheit Stansstaderstrasse, Kreisel Karliplatz bis Stanserhornbahn: Kernfahrbahn
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2025
<i>Kosten</i>	Fr. 150'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV1.K4	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH3, Buochserstrasse, Erhöhung Sicherheit Fuss- und Veloverkehr mit Strassenraumgestaltung und Netzergänzung
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2025
<i>Kosten</i>	Fr. 1'200'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 20% Kanton, 40% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit: – Kantonaalem Radwegkonzept 2008 – Buspfortnerung – Ausbau Fuss- und Veloweg Nussbaumweglein
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 7'700; Zustand 2030: ca. 7'700

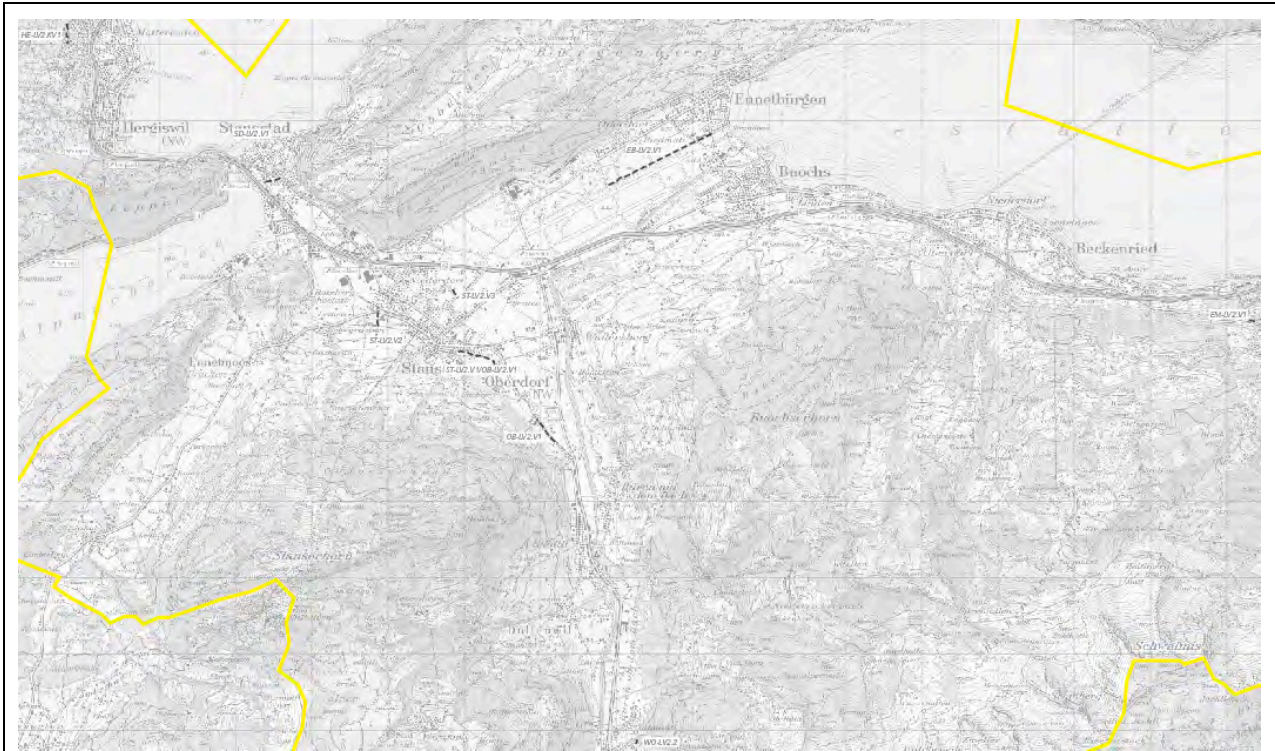
V-ST-LV1.K5	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH1, Erhöhung Sicherheit Engelbergstrasse: Knotensanierung mit Schaffung Torwirkung und Verbesserung LV-Querung
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2025
<i>Kosten</i>	Fr. 200'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 5'900; Zustand 2030: ca. 7'400 mit Netzergänzung Stans West

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS LV II (Erschliessungen Alltagsnetz), TS LV IV (Sicherheit) und TS MIV V (Strassenraumgestaltung).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegnetzes, eine Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Dank dem Massnahmenpaket kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Spezifische Unfallanhäufungen sowie eine Geschwindigkeitsreduktion können erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">– Verkehrsmodell Nidwalden 2010/2030, TBA– Kantonales Radwegkonzept 2008– Diverse Verkehrsgutachten (SNZ, etc.)– Unfallstatistik 2003–2008 Kanton Nidwalden– bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">–

Stand 2.12.2011

Massnahmen Langsamverkehr	V – LV 2
Neue Netzelemente	Vorleistung



s. auch Bericht, Karte Nr. 22

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none">– Attraktivitätssteigerung der LV-Netze– Direktere LV-Verbindungen ins Zentrum als für den MIV– Neue Netzelemente zur Verlagerung des Verkehrs– Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen– Verbesserung der Durchlässigkeit für den Veloverkehr

Massnahmen:			
V-EM-LV2.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Emmetten, Neues Trottoir: Schöneck		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Emmetten		
<i>Beteiligte Stellen</i>	Kanton Nidwalden, Private		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2010	Baubeginn: 2011	Inbetriebnahme: 2011
<i>Kosten</i>	360'000 (+/- 30%); (20% Kanton, 80% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 enthalten		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		
V-EB-LV2.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Ennetbürgen, Fuss-/Veloweg Scheidgraben		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Ennetbürgen		
<i>Beteiligte Stellen</i>	–		
<i>Realisierungshorizont</i>	Inbetriebnahme: 2010/11		
<i>Kosten</i>	Fr. 640'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	–		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	–		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		
V-HE-LV2.KV1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Hergiswil, Neubau Trottoir sowie Strassensanierung im oberen Bereich der Sonnenbergstrasse		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Hergiswil		
<i>Beteiligte Stellen</i>	–		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2010	Baubeginn: 2012	Inbetriebnahme: 2012
<i>Kosten</i>	Fr. 1'500'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2013 enthalten		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010 Studie, Verkehrstechnische Erschliessung der bergseits der Autobahn gelegenen Gebiete, Teamverkehr, Sept. 2006 Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

V-OB-LV2.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, KH1, Fuss- und Veloweg Stans–Dallenwil, Abschnitte Schmidgasse–St. Heinrich und Abschnitt Gerenmühle – Staldifeld
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Realisierungshorizont</i>	Baubeginn: 2011 Inbetriebnahme: 2011
<i>Kosten</i>	Fr. 1'000'000.– (+/- 30%); (75% Kanton, 25% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2010 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan Radwegkonzept Nidwalden
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Stans, Velo-/Fussweg Stans–Dallenwil, Abschnitt Schmiedg.–Winkelriedhostatt
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stans
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2008 Baubeginn: 2012 Inbetriebnahme: 2012
<i>Kosten</i>	Fr. 30'000.– (+/- 30%); (75% Kanton, 25% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	Vorprojekt Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.V2 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fussweg Ennetmooserstrasse–Wirzboden
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Baubeginn: 2011 Inbetriebnahme: 2011
<i>Kosten</i>	Fr. 50'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde/Private)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Private
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Private i.d.R. Überbauung/Gestaltungsplan
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.V3 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Stans, Fussweg Tottikonstrasse–Bluemattstrasse		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans		
<i>Beteiligte Stellen</i>	–		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2014	Baubeginn: 2014	Inbetriebnahme: 2014
<i>Kosten</i>	Fr. 10'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	–		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

V-SD-LV2.V1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Stansstad, Neuer Fussweg zur Verbindung Kreisel Schürmatt - Bahnhof		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stansstad		
<i>Beteiligte Stellen</i>	Private		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013	Baubeginn: 2014	Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 220'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde/Dritte)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan nicht enthalten		
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit: – Gestaltungsplan, Nutzungsplanungsrevision sowie Bauprojekten (Bewilligungen) – Massnahme «Fusswege zur Verbindung Feld – Schützenmatte – Schürmatt – Bahnhof»		
<i>Grundlagen</i>	Siedlungsleitbild Gemeinde Stansstad, März 2008 Vorstudie, Kreisel Schürmatt und Ausbau Bürgenstockstrasse bis Steigung, TBA, Aug. 2010 Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

V-WO-LV2.2 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Wolfenschiessen, Fuss-/Veloweg Humligen		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Wolfenschiessen		
<i>Beteiligte Stellen</i>	–		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2010	Baubeginn: 2012	Inbetriebnahme: 2012
<i>Kosten</i>	Fr. 50'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2014 enthalten		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit:</p> <p>Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS LV I (Verbindungen Alltagsnetz), TS LV II (Erschliessungen Alltagsnetz) und TS LV III (Freizeitnetze).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegnetzes, eine Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Dank dem Massnahmenpaket kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Eine Erhöhung der Sicherheit dank separater LV-Führung sowie eine Verringerung spezifischer Unfallanhäufungen können erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– Verkehrsmodell Nidwalden 2010/2030, TBA– Unfallstatistik 2003–2008 Kanton Nidwalden– bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

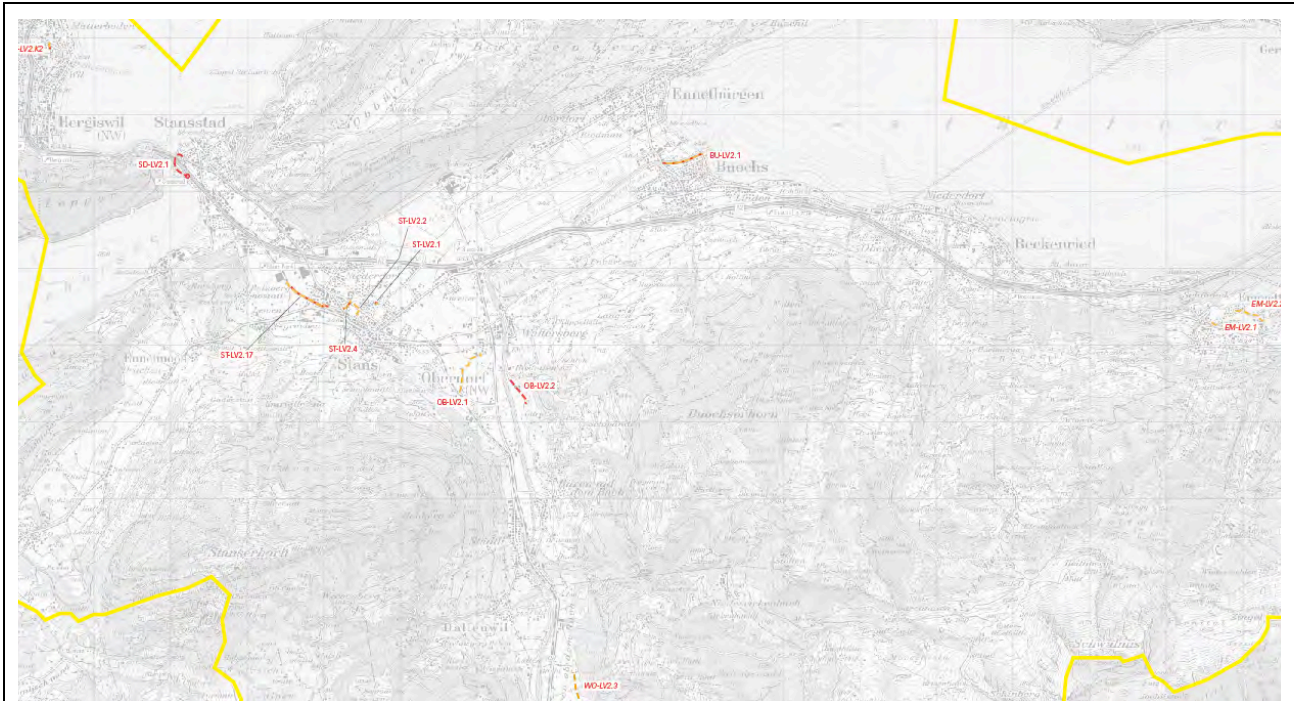
Stand 2.12.2011

Massnahmen Langsamverkehr

V – LV 2

Neue Netzelemente

A-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 22

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Attraktivitätssteigerung der LV-Netze
- Direktere LV-Verbindungen ins Zentrum als für den MIV
- Neue Netzelemente zur Verlagerung des Verkehrs
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Veloverkehr

Massnahmen:	
V-BU-LV2.1	
<i>Massnahme</i>	Buochs, Fuss-/Veloweg E'Aa/Allmend
<i>Federführung</i>	Gemeinde Buochs
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 100'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2014 – 2018 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit: – Kantonalem Richtplan – Gestaltung Seefeld – Deltaöffnung E'Aa
<i>Grundlagen</i>	Seefeld-Konzept Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-EM-LV2.1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Emmetten, KH3, Fussweg, Verlängerung Rietliweg bis Blattstrasse
<i>Federführung</i>	Gemeinde Emmetten
<i>Beteiligte Stellen</i>	Kanton Nidwalden, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2016/17
<i>Kosten</i>	50'000.– (+/- 30%); (20% Kanton, 80% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2013 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit Richtplan
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 3'600; Zustand 2030: ca. 4'300

V-EM-LV2.2 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Emmetten, Fussweg Schule bis Gumprecht
<i>Federführung</i>	Gemeinde Emmetten
<i>Beteiligte Stellen</i>	Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2014 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2017
<i>Kosten</i>	100'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2014 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit Richtplan
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 3'600; Zustand 2030: ca. 4'300

V-HE-LV2.K2 (Im Agglomerationsprogramm Nidwalden nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Hergiswil, Neuer Fuss- und Veloweg im Allmendli		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Hergiswil		
<i>Beteiligte Stellen</i>	–		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2016
<i>Kosten</i>	Fr. 200'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	noch offen		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

V-OB-LV2.1			
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, Fussweg Feld – Gemeindehaus, Ausbau bestehender Fussweg (Trampelpfad) in befestigten Weg (Schulwegsicherung); (evtl. Vorleistung)		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Oberdorf		
<i>Beteiligte Stellen</i>	–		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2011/2012	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 30'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Erfolgsrechnung		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

V-OB-LV2.2			
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, Sagensitz, Sicherung Wegrecht und minimaler Ausbau für optimalere Befahrbarkeit für Velos		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Oberdorf		
<i>Beteiligte Stellen</i>	–		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2012	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 50'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Erfolgsrechnung		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

V-ST-LV2.1	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Anschluss Büntistrasse
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 50'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.2	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fussweg Robert-Durrerstrasse–Turmatt
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 80'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Ausbau Robert-Durrer-Strasse
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.4	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Robert-Durrerstrasse–Stansstaderstrasse
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 160'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.17	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Obere Bitzi–Aemättlihof
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2017
<i>Kosten</i>	Fr. 100'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde/Private)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-SD-LV2.1	
<i>Massnahme</i>	Stansstad, Neuer Veloweg entlang der Seerosenstrasse im Abschnitt A2-Ausfahrt bis Kreisel La Palma; Umgestaltung Knoten A2-Ausfahrt/Seerosenstrasse in Bezug auf Führung MIV- und Veloverkehr
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stansstad
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, ASTRA
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2015 Baubeginn: 2017 Inbetriebnahme: 2018
<i>Kosten</i>	Fr. 150'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 40% Gemeinde, 20% ASTRA)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2017 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit: – Rückbaumassnahmen Garnhänke
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

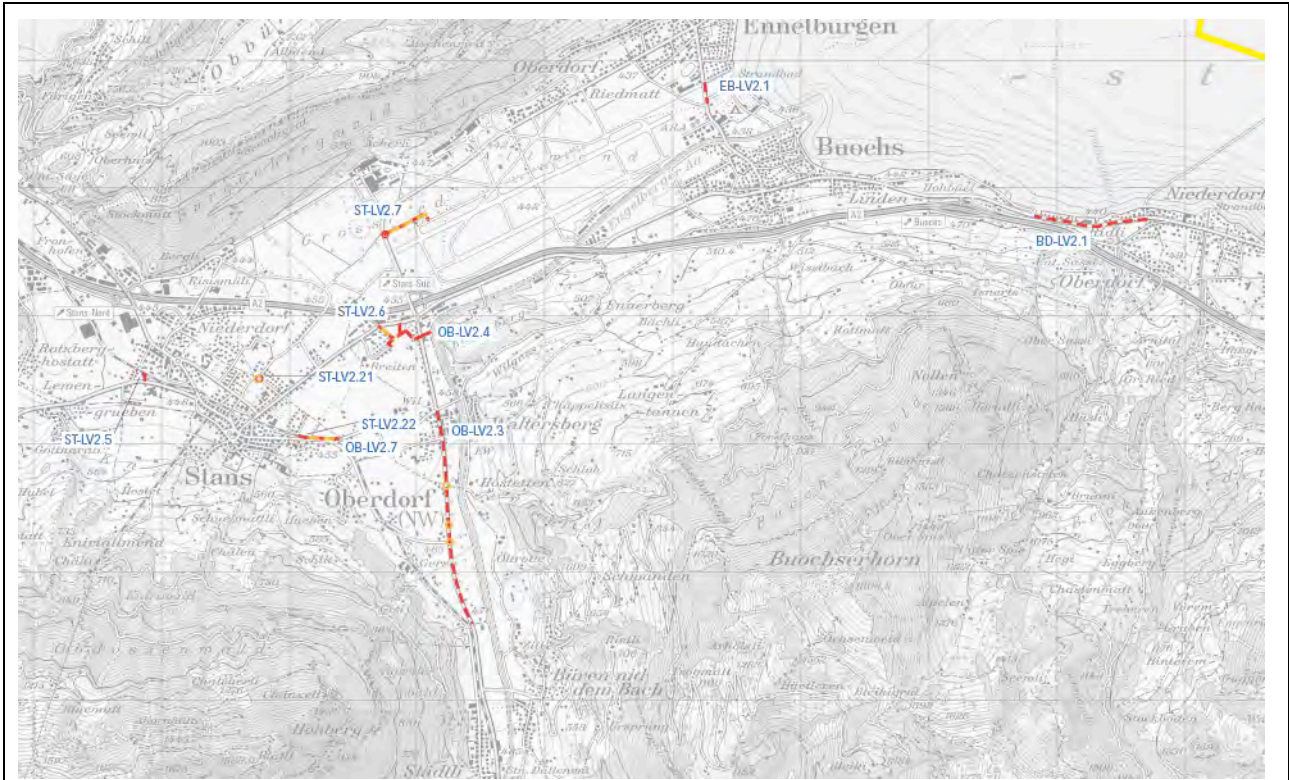
V-WO-LV2.1 (nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Wolfenschiessen, Fuss-/Veloweg Widderfeld-Zägli
<i>Federführung</i>	Gemeinde Wolfenschiessen
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013 Baubeginn: 2015 Inbetriebnahme: 2016
<i>Kosten</i>	Fr. 80'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2014 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-WO-LV2.3 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Wolfenschiessen, Fussweg Verbindung Sulzmattweid–Ennetacher		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Wolfenschiessen		
<i>Beteiligte Stellen</i>	Private		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2013	Baubeginn: 2015	Inbetriebnahme: 2015
<i>Kosten</i>	Fr. 60'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	noch offen		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS LV I (Verbindungen Alltagsnetz), TS LV II (Erschliessungen Alltagsnetz) und TS LV III (Freizeitnetze).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegnetzes, eine Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Dank dem Massnahmenpaket kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Eine Erhöhung der Sicherheit dank separater LV-Führung sowie eine Verringerung spezifischer Unfallanhäufungen können erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsmodell Nidwalden 2010/2030, TBA – Unfallstatistik 2003 – 2008 Kanton Nidwalden – bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmen Langsamverkehr	V – LV 2
Neue Netzelemente	B-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 22

Massnahmenbeschreibung
Zielsetzung: <ul style="list-style-type: none">– Attraktivitätssteigerung der LV-Netze– Direktere LV-Verbindungen ins Zentrum als für den MIV– Neue Netzelemente zur Verlagerung des Verkehrs– Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen– Verbesserung der Durchlässigkeit für den Veloverkehr

Massnahmen:	
V-BD-LV2.1	
<i>Massnahme</i>	Beckenried, KH3, Veloweg/Velostreifen Alte Kantonsstrasse – Fähre
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Beckenried, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020/21
<i>Kosten</i>	Fr. 3'700'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 45% Kanton, 15% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan
<i>Grundlagen</i>	Radwegkonzept Kanton Nidwalden Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	DTV: Ausgangslage 2010: ca. 6'300; Zustand 2030: ca. 7'200
V-EB-LV2.1	
<i>Massnahme</i>	Ennetbürgen, Veloweg, Velostreifen entlang Kantonsstrasse KH4
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Ennetbürgen, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020/21
<i>Kosten</i>	Fr. 250'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 45% Kanton, 15% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	Ausgangslage 2010: DTV ca. 5'600; Zustand 2030: DTV ca. 6'800
V-OB-LV2.3	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, KH2, Veloweg entlang KH2 mit Sanierung Fussgängerübergänge
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2016/17 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020/21
<i>Kosten</i>	Fr. 3'200'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 45% Kanton, 15% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-OB-LV2.4	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, Velo- und Fussweg Rieden, KH3–KH2, Ausbau Trampelpfad
<i>Federführung</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stans
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2016/17 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2019
<i>Kosten</i>	Fr. 180'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2010 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-OB-LV2.7	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, KH1, neuer Velo- und Fussweg entlang zb-Trasse
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2016/17 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020
<i>Kosten</i>	Fr. 250'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 45% Kanton, 15% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2012 enthalten
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.22	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Wilrank–Lehli
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2016/17 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020
<i>Kosten</i>	Fr. 70'000.– (+/- 30%); (100% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.5	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Paracelsusweg–Schwesternhaus–Ennetmooserstrasse
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020
<i>Kosten</i>	Fr. 100'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.6	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Rieden
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020
<i>Kosten</i>	Fr. 180'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.7	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Herdernstrasse–Grossried
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2016/17 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020/21
<i>Kosten</i>	Fr. 600'000.– (+/- 30%); (40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit: – Kantonalem Richtplan – Abhängig von Umnutzung Flugplatz Buochs
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.21			
<i>Massnahme</i>	Stans, Knotenumgestaltung "Bänkli"		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans		
<i>Beteiligte Stellen</i>	–		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2016/17	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2019
<i>Kosten</i>	noch offen (+/- 30%); (40% Bund, 60% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit:</p> <p>Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS LV I (Verbindungen Alltagsnetz), TS LV II (Erschliessungen Alltagsnetz) und TS LV III (Freizeitnetze).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegernetz, eine Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Dank dem Massnahmenpaket kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Eine Erhöhung der Sicherheit dank separater LV-Führung sowie eine Verringerung spezifischer Unfallanhäufungen können erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>

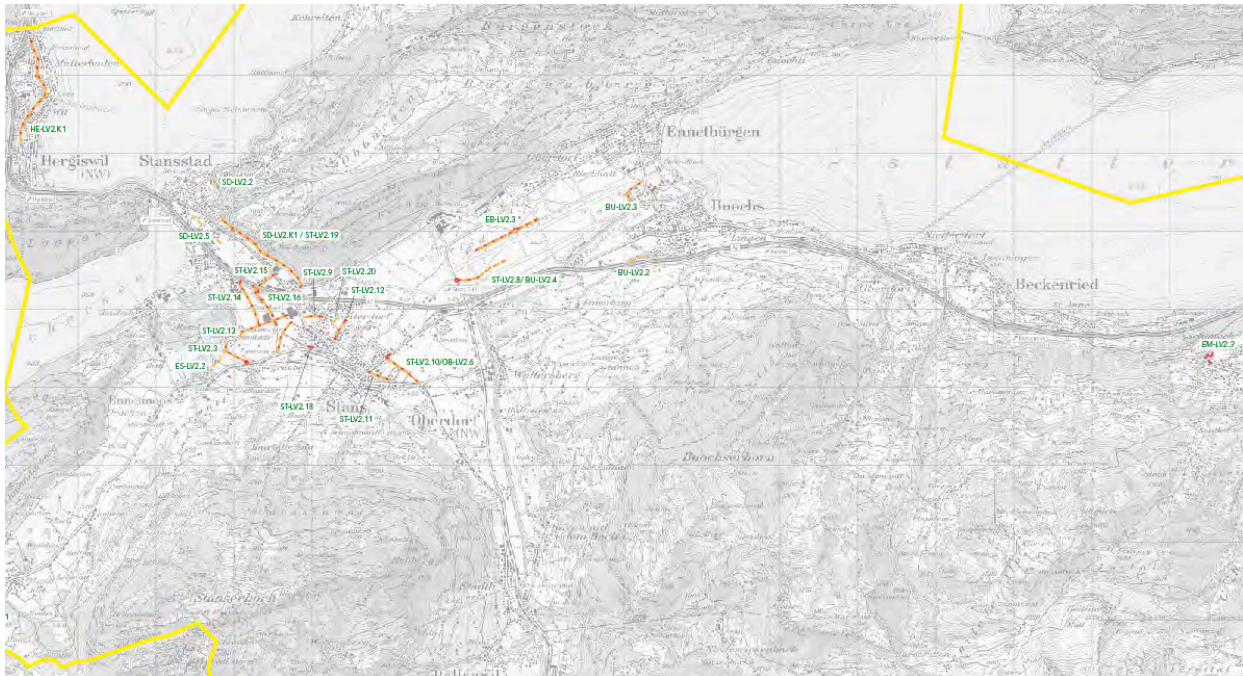
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsmodell Nidwalden 2010/2030, TBA – Unfallstatistik 2003 – 2008 Kanton Nidwalden – bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmen Langsamverkehr

V – LV 2

Neue Netzelemente

C-Liste



s. auch Bericht, Karte Nr. 22

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

- Attraktivitätssteigerung der LV-Netze
- Direktere LV-Verbindungen ins Zentrum als für den MIV
- Neue Netzelemente zur Verlagerung des Verkehrs
- Optimierung der bestehenden Verkehrsanlagen
- Verbesserung der Durchlässigkeit für den Veloverkehr

Massnahmen:			
V-BU-LV2.2			
<i>Massnahme</i>	Buochs, Neues Trottoir entlang Ennerbergstrasse		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Buochs		
<i>Beteiligte Stellen</i>	–		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021	Baubeginn: 2023	Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 200'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	noch offen		
<i>Abhängigkeiten</i>	–		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		
V-BU-LV2.3			
<i>Massnahme</i>	Buochs, Fuss-/Veloweg Flurhofstrasse–Aumühle		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Buochs		
<i>Beteiligte Stellen</i>	ASTRA		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021	Baubeginn: 2023	Inbetriebnahme: 2024/25
<i>Kosten</i>	Fr. 300'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	noch offen		
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan Abhängig von Umnutzung Flugplatz Buochs		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		
V-EM-LV2.3 (nicht bundesbeitragsberechtigt)			
<i>Massnahme</i>	Emmetten, Veloweg Schöneck–Dorf		
<i>Federführung</i>	Gemeinde Emmetten		
<i>Beteiligte Stellen</i>	TBA, Private		
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021	Baubeginn: 2023	Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	offen (+/- 30%); (100% Gemeinde)		
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
<i>Art der Finanzierung</i>	noch offen		
<i>Finanzierungsnachweis</i>	noch offen		
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan		
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente		
<i>Bemerkungen</i>	–		

V-EB-LV2.3	
<i>Massnahme</i>	Stans–Buochs, Fuss-/Veloweg Verlängerung Scheidgraben Kreuzung Herderenstrasse–Liegenschaft Rohrhuisli
<i>Federführung</i>	Gemeinde Ennetbürgen
<i>Beteiligte Stellen</i>	Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2023
<i>Kosten</i>	Fr. 500'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	<i>noch offen</i>
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit V-ST-LV2.7
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlegendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ES-LV2.1	
<i>Massnahme</i>	Ennetmoos, Veloweg St. Jakob–Kerns (Velostreifen oder Kombiweg)
<i>Federführung</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Ennetmoos, Private
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	noch offen (+/- 30%);
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	<i>noch offen</i>
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan Radwegkonzept Kanton Nidwalden Radwegausbau Kanton Obwalden Abstimmung mit V-ES-LV1.K1
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlegendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ES-LV2.2	
<i>Massnahme</i>	Ennetmoos, Fussweg Rotzhalde – Gruobstrasse
<i>Federführung</i>	Gemeinde Ennetmoos
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	noch offen (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	<i>noch offen</i>
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlegendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-HE-LV2.K1 (Im Agglomerationsprogramm Nidwalden nicht bundesbeitragsberechtigt)	
<i>Massnahme</i>	Hergiswil, Umnutzung des zb-Trasses von der Renggstrasse bis in die Nähe des Kreisels Schlüssel zu Gunsten des LV nach der Erstellung des neuen zb-Tunnels lang → Erstellen eines Fuss- und Veloweges, diverse Anschlüsse zum bestehenden Netz, Brücke Steinibach erhöhen zwecks Hochwasserschutz Grüngestaltung/Vernetzung → Naherholungsraum
<i>Federführung</i>	Gemeinde Hergiswil
<i>Beteiligte Stellen</i>	zb
<i>Realisierungshorizont</i>	<i>noch offen</i>
<i>Kosten</i>	<i>noch offen</i> (+/- 30%)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Erfolgsrechnung / Als Teil der Investitionsrechnung <i>noch offen</i>
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	Abhängig von Massnahme V-ÖV 3
<i>Grundlagen</i>	Agglomerationsprogramm Luzern weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-OB-LV2.6	
<i>Massnahme</i>	Oberdorf, Fuss- und Veloweg Nussbaumweg (Wilrank–Buochsestrasse)
<i>Federführung</i>	Gemeinde Oberdorf
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2025
<i>Kosten</i>	150'000.– (+/- 30%); <i>Kostenteiler noch offen</i>
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	<i>noch offen</i>
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit V-ST-LV2.10
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.3	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Ennetmooserstrasse–Rotzhalde
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2025
<i>Kosten</i>	Fr. 350'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.8/V-BU-LV2.4	
<i>Massnahme</i>	Stans–Buochs, Fuss-/Veloweg Flurhofstrasse–Allmendhuisli
<i>Federführung</i>	Gemeinden Stans und Buochs
<i>Beteiligte Stellen</i>	ASTRA
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024/25
<i>Kosten</i>	Fr. 1'000'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinden) (Fr. 450'000.– Stans; Fr. 150'0000.– Buochs)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit dem Kantonalen Richtplan Abhängig von Umnutzung Flugplatz Buochs
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.9	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH1, Fuss-/Veloweg Spichermatt–Länderpark
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 200'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.10	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH3, Fuss-/Veloweg Nussbaumweg (Wilrank–Buochserstrasse)
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden, Gemeinde Oberdorf
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 350'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit V-OB-LV2.6
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.11	
<i>Massnahme</i>	Stans, KH3, Fuss-/Veloweg Gross Lehli–Pestalozziweg
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 250'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.12	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Kohlgraben–Obere Steinersmatt–Robert-Durrerstrasse
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 150'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.13	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Bitzi–Galgenried–Rotzring
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 450'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde/Private)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.14	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Galgenried
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 250'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde/Private)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.15	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Fronhofen–Galgenried
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 700'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.16	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Galgenried–Obere Bitzi
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 500'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.18	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Aemättlihof–Langmattring
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 400'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.19	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fuss-/Veloweg Mühlebach (Oberstmühle–Brühl–Obere Sagi)
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stansstad
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 400'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-ST-LV2.20	
<i>Massnahme</i>	Stans, Fussweg Kohlgraben
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stans
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 70'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	–
<i>Grundlagen</i>	s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-SD-LV2.2	
<i>Massnahme</i>	Stansstad, KV5, Erstellen eines neuen Trottoirs entlang der Bürgenstockstrasse in der Sommerweid → Lehnkonstruktion im Anschluss an die bestehende Lehnkonstruktion in Beton
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stansstad
<i>Beteiligte Stellen</i>	Tiefbauamt des Kantons Nidwalden
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2023
<i>Kosten</i>	Fr. 300'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 12% Kanton, 48% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit der Massnahme «Sanierung Bürgenstockstrasse ab Steigung»
<i>Grundlagen</i>	Siedlungsleitbild Gemeinde Stansstad, März 2008 Weitere s. unter Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

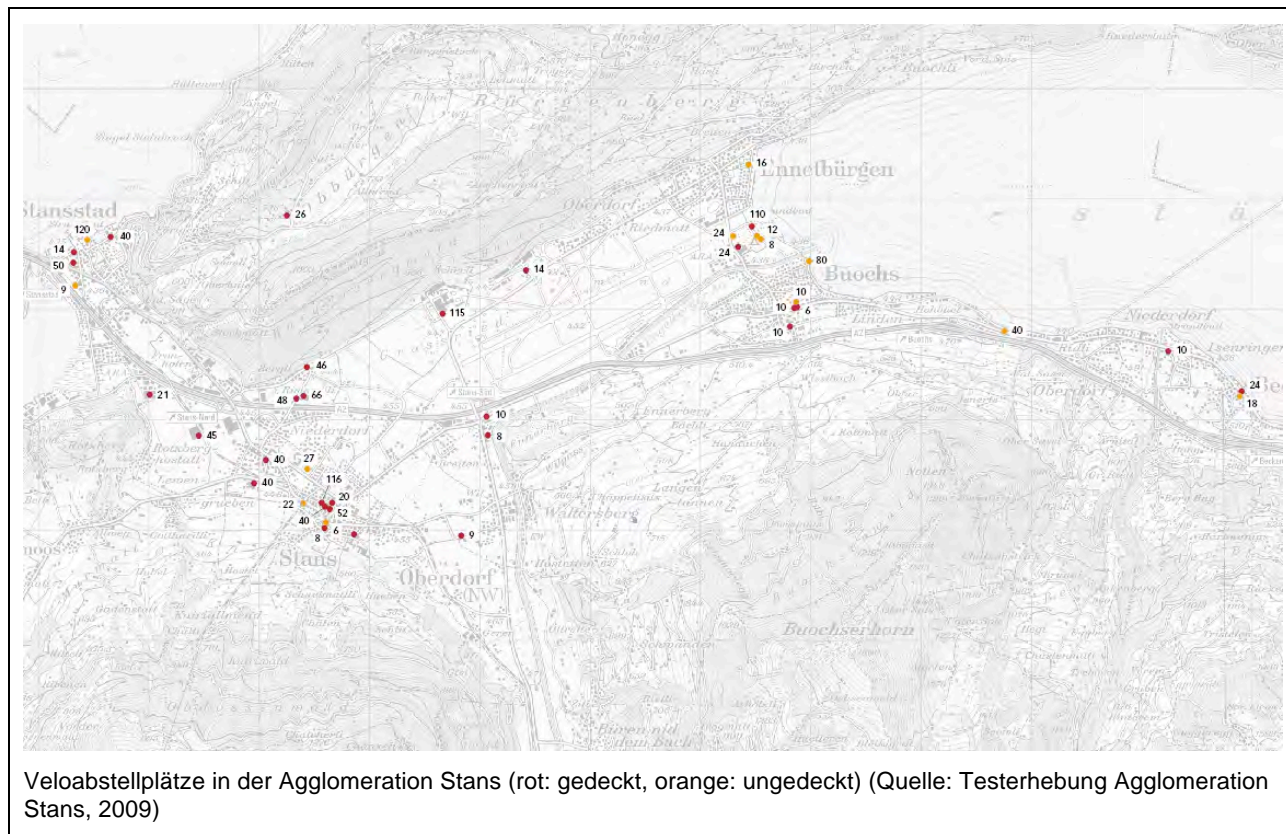
V-SD-LV2.5	
<i>Massnahme</i>	Stansstad, Neue Fusswege zur Verbindung Feld – Schützenmatte – Schürmatt – Bahnhof
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stansstad
<i>Beteiligte Stellen</i>	–
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: Baubeginn: ab 2023 Inbetriebnahme:
<i>Kosten</i>	noch offen (+/- 30%); <i>Kostenteiler noch offen</i>
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit: – Gestaltungsplan, Nutzungsplanungsrevision sowie Bauprojekten (Bewilligungen) – Massnahme «Neuer Fussweg zur Verbindung Kreisel Schürmatt – Bahnhof»
<i>Grundlagen</i>	Siedlungsleitbild Gemeinde Stansstad, März 2008 Weitere s. unten Sonstiges: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

V-SD-LV2.K1	
<i>Massnahme</i>	Stansstad, Neuer Velo- und Fussweg im Bereich Unter Sagi bis Ober Sagi (Weiterführung in Stans) mit Anschluss an die Zielmatte → z.B. breiter Kiesweg
<i>Federführung</i>	Gemeinde Stansstad
<i>Beteiligte Stellen</i>	Gemeinde Stans
<i>Realisierungshorizont</i>	Vorprojekt: 2021 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2024
<i>Kosten</i>	Fr. 790'000.– (+/- 30%); (Annahme: 40% Bund, 60% Gemeinde)
<i>Koordinationsstand</i>	Keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
<i>Art der Finanzierung</i>	Als Teil der Investitionsrechnung
<i>Finanzierungsnachweis</i>	Im Finanzplan 2011 – 2015 enthalten (informativer Charakter)
<i>Abhängigkeiten</i>	Koordination mit neuem Velo- und Fussweg in Stans
<i>Grundlagen</i>	Siedlungsleitbild Gemeinde Stansstad, März 2008 Weitere s. unter Sonstigen: Literatur/Grundlagendokumente
<i>Bemerkungen</i>	–

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit:</p> <p>Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS LV I (Verbindungen Alltagsnetz), TS LV II (Erschliessungen Alltagsnetz) und TS LV III (Freizeitnetze).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegernetzes, eine Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bewirkt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Es bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Dank dem Massnahmenpaket kann eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden: Eine Erhöhung der Sicherheit dank separater LV-Führung sowie eine Verringerung spezifischer Unfallanhäufungen können erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p> <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>V-ST-LV2.7–2.20: Die neuen Netzelemente sind so zu legen, dass sie optimal mit dem ÖV (Bus, zb-Haltestellen) verknüpft werden können.</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsmodell Nidwalden 2010/2030, TBA – Unfallstatistik 2003 – 2008 Kanton Nidwalden – bfu-Fachdokumentation 2.048, Strassenraumgestaltung, 2009
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Massnahmen Langsamverkehr	V – LV 3.1
Attraktivierung der Velonutzung	A-Liste



Massnahmenbeschreibung	
Zielsetzung: Förderung des Velos als Verkehrsmittel im Alltags- und Freizeitverkehr.	
Massnahme: 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 im Zusammenhang mit der Entwicklung eines Instrumentes zur Wirkungsmessung der Agglomerationsprogramme (s. Karte oben). In diesem Zusammenhang zeichnete sich ein Handlungsbedarf zur Förderung der Velonutzung ab. Dieses Massnahmenblatt fokussiert sich auf die Verbesserung der Veloparkierung und der Koordination der Anstrengungen zur Velonutzung (Kommunikation zu Velonetz und -parkierung sowie Motivierung).	

Zuständigkeiten	
Federführung: Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung	Beteiligte Stellen: <input type="checkbox"/> Kanton Nidwalden <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Unternehmen, Private Grundeigentümer

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine		
1. Detailanalyse der Piloterhebung der öffentlichen Veloabstellplätze in der Agglomeration Stans (s. Karte oben) sowie Erhebung der Abstellplätze in den Gemeinden Hergiswil, Dallenwil, Emmetten und Wolfenschiessen inkl. Detailanalyse 2. Festlegen des Handlungsbedarfs je Gemeinde 3. Festlegung und Verankerung der Ziele und Strategien zur Attraktivierung der Velonutzung (Verbesserung der Veloabstellplätze, Beschriftung, Zufahrt, usw.) unter Einbezug der Gemeinden und der anderen Akteure (private Grundeigentümer, Unternehmen) 4. Umsetzung und Koordination mit allen Beteiligten durch den Kanton		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Detailanalyse und Handlungsbedarf: 2012 Ziele und Strategien / Massnahmen: 2013 Umsetzung: ab 2015	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten		
Kosten (Infrastruktur): Annahme: Fr. 90'000.– Kostenteiler (Annahme): Anteil Bund 40% Fr. 36'000.– Anteil Kanton 30% Fr. 27'000.– Anteil Gemeinde 30% Fr. 27'000.– Anteil zb 0% Fr. 0.–	Art der Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012 – 2016 enthalten	

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgender Teilstrategie: TS LV V (Abstellplätze). Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank dem Massnahmenpaket können eine Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos u.a. an den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen stattfinden. WK2: Keine Wirkung. WK3: Keine Wirkung. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Im Rahmen des Konzepts zum Mobilitätsmanagement (V – NO 1) sind auch Massnahmen zur Verbesserung der Nutzung des Langsamverkehrs vorgesehen (z.B. Bike-to-Work). Diese Massnahmen sind mit der allgemeinen Attraktivierung der Velonutzung zu koordinieren. Im Weiteren besteht auch eine Abhängigkeit mit der Realisierung von B+R-Parkplätzen in den Gemeinden (V – KM 1).

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: <ul style="list-style-type: none">– Testerhebung der öffentlichen Veloparkierung in der Agglomeration Stans, Herbst 2009.
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">–

Stand 2.12.2011

Massnahmen Langsamverkehr	V – LV 3.2
Attraktivierung der Velonutzung – Velostation in Stans	A-Liste

Massnahmenbeschrieb
<p>Zielsetzung: Schaffung einer Velostation zur Förderung des Velos als Verkehrsmittel im Alltags- und Freizeitverkehr in der Agglomeration Stans.</p> <p>Massnahme: Die Wahl des Velos als Verkehrsmittel hängt neben einem zusammenhängenden und sicheren Wegnetz auch von einer qualitativ guten Veloparkierung ab. Eine Velostation bietet die Möglichkeit in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs und Zentrums von Stans das Velo sicher und geordnet abzustellen. Es besteht die Möglichkeit in dieser Velostation weitere Dienstleistungen wie Velounterhalt, Vermietung von Velos und E-Bikes, Velo-Lieferdienst oder Umzieh- oder Duschkmöglichkeiten anzubieten. Die Velostation wird ins Gesamtkonzept zur Veloparkierung rund um den Bahnhof Stans integriert (s. auch Karte Nr. 22).</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton Nidwalden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde Stans</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Unternehmen, Private Grundeigentümer</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen/Meilensteine</p> <ol style="list-style-type: none"> Erstellen einer Machbarkeitsstudie mit Kosten und Finanzierungsvorschlag. Ausschreiben des Betriebes der Velostation und Planung der Infrastrukturen. Einrichtung der Velostation und Bestimmen des Betreibers (Auftrag). <p>Es ist vorgesehen die Velostation in Zusammenarbeit mit der Job Vision in Stans betreiben zu lassen. Die Job Vision ist eine arbeitsmarktliche Massnahme des Kantons, welche auch eine Werkstatt betreibt, wo Velos repariert werden. Neben dem Unterhalt von Velos können auch der Betrieb (Überwachung, Velo-Ordnungsdienst, Reinigung, Marketing usw.) und weitere Dienstleistungen von der Job Vision erbracht werden.</p> <p>In einer ersten Phase sind 100 Parkplätze für Fahrräder in der Velostation vorgesehen.</p>		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Realisierungshorizont:</p> <p>Machbarkeitsstudie: 2012</p> <p>Ausschreibung Betrieb/Planung: 2013</p> <p>Umsetzung: 2015/16</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

Kosten			
Kosten: Annahme :		Fr. 250'000.–	Art der Finanzierung
Kostenteiler: Annahme			<input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung
Anteil Bund	40 %	Fr. 100'000.–	<input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung
Anteil Kanton	30 %	Fr. 75'000.–	<input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
Anteil Gemeinde	30 %	Fr. 75'000.–	
Anteil Dritte	0 %	Fr. 0.–	Finanzierungsnachweis
			<input checked="" type="checkbox"/> Im Finanzplan 2012 – 2016 enthalten

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS LV V (Abstellplätze) und TS KM I (Kombinierte Mobilität).</p> <p>Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank dem Massnahmenpaket können eine Verbesserung der Parkierungsmöglichkeit für Velos am ÖV-Knotenpunkt Stans sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktivem Parkierungssystem stattfinden. WK2: Keine Wirkung. WK3: Keine Wirkung. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p> <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Diese Massnahme ist mit der allgemeinen Attraktivierung der Velonutzung (V-LV 3.1) zu koordinieren. Im Weiteren besteht auch ein Abstimmungsbedarf mit der Realisierung von B+R-Parkplätzen in den Gemeinden (V – KM 1).</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Testerhebung der öffentlichen Veloparkierung in der Agglomeration Stans, Herbst 2009. <p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Massnahmenblatt enthält nur die Erstellung der Velostation (Infrastruktur). Konkrete Angaben zum Betrieb der Velostation (inkl. Dienstleistungen) fehlen zur Zeit und werden im Rahmen des oben beschriebenen Vorgehens erarbeitet.

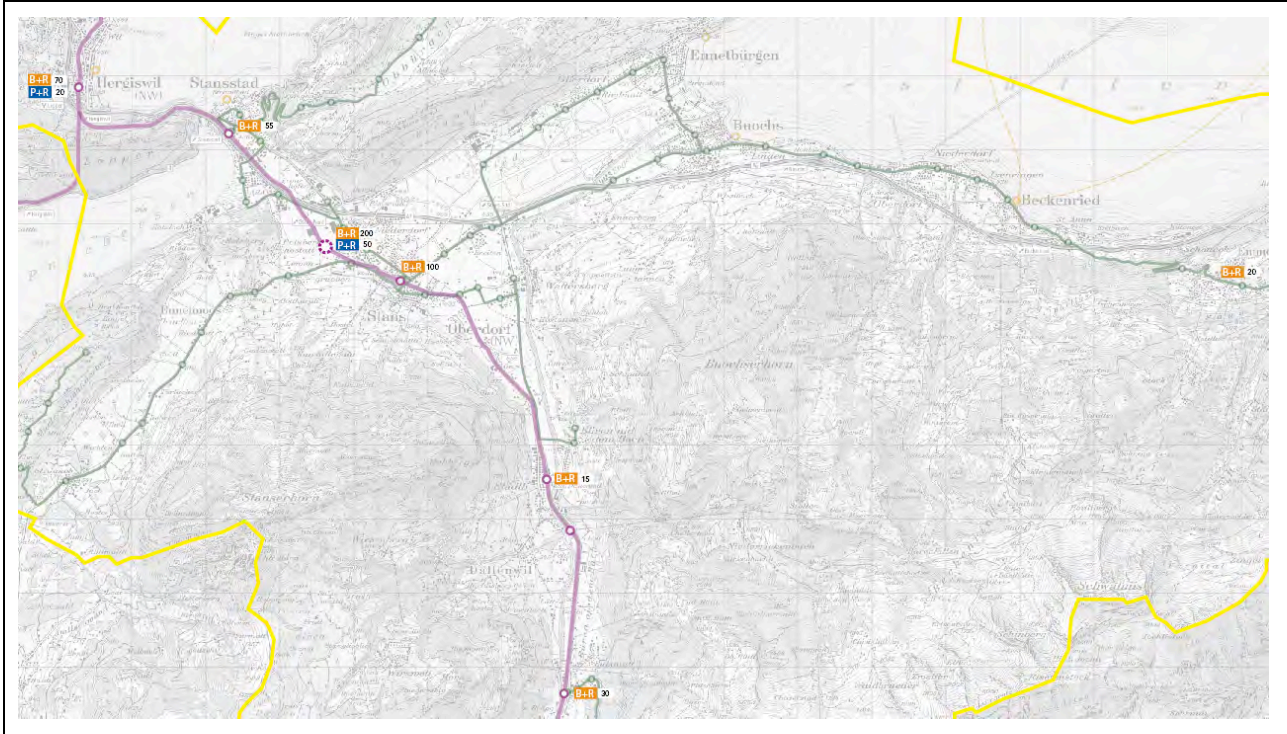
Stand 2.12.2011

Massnahmen kombinierte Mobilität

V – KM 1

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

A-Liste /
Eigenleistung



Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit der Massnahme werden folgende Ziele verfolgt:

- Es wird ein Beitrag zur Stärkung der Umweltverträglichkeit in der Gesamtmobilität geleistet.
- Die Nachfrage nach den Angeboten des ÖV wird gestärkt.
- Stärkung der Netzfunktion des ÖV durch die gezielte Verlängerung der Transportkette.

Massnahme:

Die vorhandenen P+R- und B+R-Standorte und -Kapazitäten werden aufgrund des vorliegenden Konzepts und der aktuellen Nutzung erweitert oder ergänzt. Mit allen Gemeinden wurden als Grundlage dafür diesbezüglich Gespräche geführt. Die Koordination der Massnahmen in den einzelnen Gemeinden liegt beim Kanton.

Stans:
V-ST-KM1.1: 50 P+R-Plätze bei der neuen S-Bahnhaltestelle Bitzi (Kosten Fr. 500'000.–)
V-ST-KM1.2: 200 B+R Plätze bei der neuen S-Bahnhaltestelle Bitzi (Kosten Fr. 150'000.–).
V-ST-KM1.3: 100 B+R-Plätze beim Bahnhof Stans (Kosten Fr. 75'000.–)

Stansstad: V-SD-KM1.1: 55 neue B+R-Plätze (41'250.–) im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofareals.

Hergiswil:
V-HE-KM1.1: 20 P+R Plätze in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs in Parkhaus und öffentlichen Parkfeldern werden mit einem Parkleitsystem für die öV-Kunden bewirtschaftet (Kosten Fr. 200'000.–).
V-HE-KM1.2: 70 neue B+R-Plätze realisiert (Kosten Fr. 52'500.–)

Dallenwil: V-DA-KM1.1: 15 neue B+R-Plätze beim Bahnhof (Kosten Fr. 11'250.–).

Emmetten: V-EM-KM1.1: 20 neue B+R-Plätze in der neu zu schaffenden Zentrumszone (Kosten Fr. 15'000.–).

Wolfenschiessen: V-WO-KM1.1: 30 neue B+R-Plätze beim Bahnhof (Kosten Fr. 22'500.–)

Die Zahlen zur Nutzung des P+R-Angebots der Zentralbahn zb in Nidwalden (Bahnhöfe Wolfenschiessen, Dallenwil, Stansstad und Hergiswil) sind heute bescheiden. Die Auslastung der Parkplätze über das ganze Jahr (Montag bis Sonntag) liegt je nach Standort zwischen 5 und 20%. Die Verbesserung der Benutzerfreundlichkeit des P+R-Angebots (Kennzeichnung, Zugang, Ticketing, ...) und die Promotion werden im Rahmen eines eigenen Projekts in den nächsten Jahren umgesetzt. Kostenschätzung: Fr. 250'000.–

Die B+R-Anlagen werden bewirtschaftet (u.a. konsequentes Entfernen von herrenlosen Velos, Parkverbot für Motorroller und Motorräder).

Zuständigkeiten

Federführung:

Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung

Beteiligte Stellen:

- Kanton Nidwalden: Tiefbauamt
- Gemeinden
- Dritte: zb

Realisierung

Vorgehen/Meilensteine

Kontinuierliche Projektrealisierung.

Priorität:

- A (2015 – 2018)
- B (2019 – 2022)
- C (ab 2023)

Realisierungshorizont:

Bis 2018

Koordinationsstand

- Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja nein

Kosten

B+R in Stans und Stansstad: Fr. 266'250.– (+/-30%)

Kostenteiler: (Annahme)

Anteil Bund	40%	Fr. 106'500.–
Anteil Kanton	20%	Fr. 53'250.–
Anteil Gemeinde	40%	Fr. 106'500.–
Anteil Dritte	0%	Fr. 0.–

P+R und B+R ausserhalb Agglo: Fr. 1'051'250.– (+/-30%)

Kostenteiler:

Anteil Bund	Fr. 0.–
Anteil Kanton	Fr. 315'375.–
Anteil Gemeinde	Fr. 735'875.–
Anteil Dritte	Fr. 0.–

Art der Finanzierung

- Als Teil der Erfolgsrechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis

- Im Finanzplan 2012 – 2016 enthalten

Beurteilung

Zweckmässigkeit:

Bezug zu folgender Teilstrategie: TS KM I (Kombinierte Mobilität).

Nutzen:

WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems mit sich. Das Massnahmenpaket bewirkt eine bessere Qualität für den Veloverkehr dank attraktiven B+R-Anlagen, eine Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten für Velos und Autos an den ÖV-Haltestellen / Bahnhöfen, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten dank einer sinnvollen Verkettung der kombinierten Mobilität sowie

<p>eine Verringerung von Stausituationen dank Verlagerung MIV – ÖV.</p> <p>WK2: Keine Wirkung.</p> <p>WK3: Das Massnahmenpaket hat eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge: Eine Verringerung der Unfallhäufigkeit dank Verlagerung MIV – ÖV / LV kann erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Wichtig für die Verknüpfung von MIV/LV und ÖV ist die flächendeckende Bewirtschaftung aller öffentlich zugänglichen Parkplätze.</p> <p>Der Kostenteiler für die Errichtung von P+R- und B+R-Parkplätzen zwischen den Gemeinden und dem Kanton ist gesetzlich noch nicht festgelegt. Eine entsprechende Rechtsgrundlage ist zu schaffen oder die Gemeinden sind damit in der Umsetzung einverstanden.</p>

Sonstiges
Literatur / Grundlegendokumente: <ul style="list-style-type: none">– P+R-Konzept für die Kantone Nidwalden und Obwalden, 2006
Bemerkungen / Hinweise: <ul style="list-style-type: none">–

Stand 2.12.2011

Nachfrageorientierte Massnahmen

V – NO 1

Mobilitätsmanagement

Massnahmenbeschreibung

Zielsetzung:

Mit der Massnahme werden folgende Ziele verfolgt:

- Förderung des wesensgerechten Einsatzes der Verkehrsmittel.
- Entlastung der heute bestehenden Problembereiche des MIV (Stau, Emissionen, etc.) und Effizienzsteigerung bei der Bewältigung der Verkehrsströme.

Massnahme:

Basierend auf einem nachfrageorientierten Ansatz wird das Konzept für ein Mobilitätsmanagement für den Kanton Nidwalden umgesetzt. Dazu besteht ein Bericht zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements für den Kanton Nidwalden. Es sollen gemeinsam mit den Gemeinden und den Transportunternehmen des ÖV, 5 konkrete Massnahmen aus der Liste der zu prüfenden Massnahmen (s. unter Grundlagen, Konzept zum Mobilitätsmanagement) umgesetzt werden. Es wurden Massnahmenblätter dazu erarbeitet. Folgende Massnahmen werden in einem ersten Schritt zwischen 2012 und 2014 umgesetzt:

Mobilitätsmanagement Plattform

Im Kanton sollen gezielt Ressourcen geschaffen werden um das Mobilitätsmanagement operativ umsetzen zu können und einen Wissenspool zum Thema zentral aufzubauen. Die in der Mobilitätsmanagement Plattform vorhandenen Ressourcen und das Know How werden für die Koordination und Unterstützung der Umsetzung der unten aufgeführten Massnahmen der Pilotphase herangezogen. Es gibt Schnittstellen zu den einzelnen Massnahmen, welche zum Voraus definiert werden.

Kosten für 3 Jahre: Fr. 245'000.–

Angebotserweiterung zum Thema Mobilität in Informations- und Verkaufsstellen des ÖV

Die in der Agglomeration vorhandenen Informations- und Verkaufsstellen von öffentlichen Transportunternehmen (zb, Postauto) und Tourismusorganisationen erweitern ihr bestehendes Informationsangebot mit Informationen zur kombinierten Mobilität und zum Langsamverkehr (Velo, Car Sharing,...). Dabei wird auf bestehende Informationsmittel zurückgegriffen. Das Schalterpersonal ist in der Lage, Grundinformationen zum erweiterten Mobilitätsinformationsangebot via Telefon oder im persönlichen Gespräch zu vermitteln.

Kosten für 3 Jahre: Fr. 26'000.–

Internetbasierte Mobilitäts-Informationsplattform

Über einen Internetauftritt werden alle die Mobilität im Kanton betreffenden Informationen konzentriert aufbereitet. Wo können Velos gemietet werden? Wo befinden sich Park and Ride-Anlagen und wie sind die Nutzungsmodalitäten? Wo sind die Mobility-Car Sharing Standorte? usw.

Kosten für 3 Jahre: Fr. 48'000.–

Mobilität in Unternehmen und Verwaltung

Bestehende und neuangesiedelte Betriebe im Kanton sowie die Verwaltung führen Massnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements ein. Die Mobilitätsmanagement Plattform bietet dazu spezifische Beratung an. Diese umfasst Hilfestellung bei der Analyse, bei der Umsetzung von Massnahmen und bei der Wirkungskontrolle. Der Umfang des genauen Beratungsangebotes stützt sich auf Erfahrungen in anderen Regionen.

Kosten für 3 Jahre: Fr. 22'500.–

Mobilität in Schulen

Die Behandlung des Themas Mobilität ist kein explizit formulierter Bestandteil des kantonalen Lehrplanes. Mit der Bereitstellung von stufengerechten Angeboten in Form von Projekthalbtagen, Projekttagen oder Projektwochen soll die Lehrerschaft (Schwerpunkt: Mittel- und Oberstufe) animiert werden, das Thema Mobilität mit den Schülern zu behandeln. Neben den aufbereiteten Unterlagen werden sie durch eine externe Fachkraft bei der Durchführung unterstützt. Des Weiteren ist denkbar, dass Schulen dazu animiert werden an bestehenden Kampagnen teilzunehmen.

Kosten für 3 Jahre: Fr. 23'000.–

Es ist vorgesehen, mit einer 3-jährigen Pilot- und Aufbauphase zu starten und dann eine Standortbestimmung zum weiteren Vorgehen vorzunehmen.

Zuständigkeiten	
Federführung: Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung	Beteiligte Stellen: <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden: Tiefbauamt <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Transportunternehmen

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine Kontinuierliche Projektumsetzung gemäss Massnahmenbeschrieb.		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Realisierungshorizont: Pilotphase: 2012 – 2014	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Kosten	
Kosten: Fr. 364'500.– für 3-jährige Aufbau- und Pilotphase. Kostenteiler: Anteil Bund Fr. 0.– Anteil Kanton Fr. 100'000.– Anteil Gemeinden : Fr. 200'000.– davon Energiestadt-Gemeinden Fr. 90'000.– übrige Gemeinden Fr. 110'000.– Anteil Transportunternehmen Fr. 64'500.–	Art der Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgender Teilstrategie: TS NO I (Mobilitätsmanagement).
Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Dank diesem Massnahmenpaket kann folgendes erreicht werden: Eine Verbesserung des Informationsangebots, eine Verringerung der Reisezeiten durch Entlastung des Strassennetzes, eine Verbesserung der Nachfrage nach ÖV-Leistungen und damit Verbesserung der Auslastung, eine Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des LV, eine Verringerung der Stausituationen sowie eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten durch Entlastung des Strassennetzes. WK2: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich: Eine Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume durch Abnahme der Verkehrsmenge in dicht bewohnten Gebieten wird erreicht. WK3: Das Massnahmenpaket hat eine leichte Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Folge: Eine Verringerung der Unfallhäufigkeit dank Verlagerung MIV – ÖV / LV kann erreicht werden. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:

–

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente:

- Konzept zum Mobilitätsmanagement für die Agglomeration Nidwalden, Bericht zur Umsetzung vom November 2011

Bemerkungen / Hinweise:

- Die Aufteilung der Kosten auf die übrigen Gemeinden in der Höhe von Fr. 110'000.– soll nach der Zahl der Einwohner für den Restkanton (ohne Energiestadt Gemeinden Stans und Hergiswil) für 2010 erfolgen. Dies ergibt beispielsweise für Wolfenschiessen Fr. 8'026.– für 3 Jahre oder für Buochs Fr. 21'214.–. Gemäss Stellungnahme zum Aggloprogramm Nidwalden 2011 können sich Dallenwil und Emmetten (ausserhalb der Agglomeration Stans) keine finanzielle Beteiligung an Mobilitätsmanagement-Massnahmen vorstellen.

Stand 2.12.2011

Nachfrageorientierte Massnahmen	V – NO 2
Einführung einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung	

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Parkplätze in der Agglomeration, welche im Eigentum der öffentlichen Hand (Kanton, Gemeinden, Korporationen) sind, sollen flächendeckend bewirtschaftet werden. Ein einheitliches Parkplatzreglement für den ganzen Agglomerationsperimeter kommt dabei zur Anwendung. Für die Parkplätze in der Agglomeration, welche im Privateigentum sind sollen Anreize geschaffen werden, um diese ebenfalls zu bewirtschaften. Die Parkplatzbewirtschaftung soll lenkungswirksam sein.</p> <p>Massnahme:</p> <p>Heute gibt es 10'374 Parkplätze im Kanton Nidwalden, welche öffentlich, mit Parkvignette oder Dauermiete zugänglich sind. 35% davon befinden sich im Eigentum von Kanton oder Gemeinden. 65% sind in privatem Eigentum. Rund 37% werden bewirtschaftet. Für eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung sprechen folgende Punkte :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung ist eine zentrale Massnahme um die Nutzung von P+R-Anlagen zu erhöhen. Die unerwünschte Benutzung von alternativen Parkplätzen in den Dörfern wird damit reduziert. – Angesichts der dezentralen Besiedlung in vielen Teilen des Kantons sind die P&R Angebote eine Chance zur Stärkung der kombinierten Mobilität. – Eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung schafft für alle Gemeinden (öffentliche Räume) und die Wirtschaft (Verkaufsgeschäft, Tourismusanbieter,...) gleich lange Spiesse. <p>Mit einer kantonalen Rechtsgrundlage werden die Voraussetzungen geschaffen um die obige Zielsetzung zu erreichen.</p>

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden: Tiefbauamt</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Dritte: Zentralbahn</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen/Meilensteine</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einsetzen einer bereit abgestützten Arbeitsgruppe (Kanton, Gemeinden, Wirtschaft, Interessenvertretungen) zur Umsetzung der Massnahme zur Erarbeitung des Vorgehensplans. 2. Schaffung von kantonalen Rechtsgrundlagen zur Umsetzung der flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung. 3. Einrichten der Infrastrukturen für die Bewirtschaftung. 		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Umsetzungshorizont:</p> <p>Nr. 1 – 2: bis 2015</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

Kosten			
Kosten: Erstellung von Infrastrukturen für die Bewirtschaftung		Fr. 200'000.–	Art der Finanzierung
Kostenteiler: <i>noch offen</i>			<input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung
Anteil Bund	%	Fr.	<input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung
Anteil Kanton	%	Fr.	<input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:
Anteil Gemeinde	%	Fr.	Finanzierungsnachweis
Anteil	%	Fr.	<input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit: Bezug zu folgender Teilstrategie: TS NO II (Parkierung).</p> <p>Nutzen: WK1: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf die Qualität des Verkehrssystems. Dank der Massnahme kann die Nachfrage nach öV Angeboten erhöht und die Transportkette (Feinverteilung) sinnvoll ergänzt werden. WK2: Keine Wirkung. WK3: Keine Wirkung. WK4: Das Massnahmenpaket bringt eine hinreichende Verbesserung im Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich, da Verkehrswege des MIV eingespart werden. Es bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p> <p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: Die Nutzung der Ergänzungen des P+R-Angebots (Massnahme V-KM1) wird mit dieser Massnahme unterstützt.</p>

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente: - P+R-Konzept für die Kantone Nidwalden und Obwalden, 2006</p> <p>Bemerkungen / Hinweise: – Der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden muss im Rahmen der Erarbeitung der Rechtsgrundlagen verifiziert werden.</p>

Zuständigkeiten	
Federführung: Amt für Raumentwicklung des Kantons Nidwalden (Nr. 1 und 3) Gemeinden (Nr. 2 – 4)	Beteiligte Stellen: <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Dritte

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine Gemäss Massnahmenbeschrieb		
Priorität: <input checked="" type="checkbox"/> vor 2015 <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Zeithorizont: Nr. 1: bis 2012	Koordinationsstand <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein

Kosten		
Planungskosten: Fr. 50'000.– Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton 100% 50'000.– Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil Dritte % Fr.	Art der Finanzierung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis <input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten	

Beurteilung
Zweckmässigkeit: Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS L I (Aufwertung und Vernetzung siedlungsprägende Landschaftsteile) und TS L II (Aufwertung der Achsen für die Naherholung).
Nutzen: WK1: Keine Wirkung. WK2: Das Projekt bewirkt eine Verbesserung der Qualität des Wohnumfeldes. Die Wohnquartiere werden optimal mit den Naherholungsgebieten und -achsen verknüpft. WK3: Keine Wirkung. WK4: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf den Ressourcenverbrauch: Eine Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen sowie von Naherholungsgebieten wird erreicht.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Ein grosser Teil der Massnahmen werden als Teilmassnahmen von Bau- oder Sanierungsprojekte unter anderem Titel (Strassenbau, Hochwasserschutz, private und öffentliche Hochbauten u.a.m.) realisiert und haben daher einen grossen Koordinationsbedarf mit diesen Projektträgern und Projekthaltungen. – Koordination mit dem Kanton Obwalden, dem Kanton Luzern und der Gemeinde Engelberg.

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlegendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– Richtplan Nidwalden, Koordinationsaufgabe S1-7, Siedlungsausstattung mit Grün-, Frei- Naherholungsräumen– Richtplan Nidwalden, Koordinationsaufgabe L 3-9, Ökologische Aufwertung im Siedlungsraum– Zonenplan Landschaft der Gemeinden– Siedlungsleitbild der Gemeinden– Agglopark Limmattal, Referat T. Eiermann, 31. August 2010, Wankdorf, Bern– Agglomerationsprogramm Luzern
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>–</p>

Stand 2.11.2011

Massnahmen Landschaft	L 2
Vernetzung und ökologische Aufwertung im Siedlungsgebiet	

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die ökologische Vernetzung zwischen Siedlungsgebiet und Landschaft wird gefördert. Ausgehend vom kantonalen LEK, Teil Vernetzung (Landschaftsentwicklungskonzept), und von den Zielen der laufenden Vernetzungsprojekten nach ÖQV in den umliegenden Landwirtschaftszonen werden auch innerhalb der Siedlungsgebiete ökologische Aufwertungs- und Vernetzungsmassnahmen realisiert.
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Es wird ein kommunales Aufwertungs- und Vernetzungskonzept erstellt (eventuell auch als Teil eine Freiraum- und Erholungskonzeptes). – Im Rahmen der Tätigkeiten der Gemeinde werden ökologische Aufwertungs- und Vernetzungsmassnahmen realisiert bzw. eingebracht. – Das grosse Potenzial an Synergien zwischen zwischen Massnahmen in der Siedlung (S3, S4 und S5) wird genutzt. Die Detailmassnahmen aus den Gestaltungsplänen und dem Konzept für Naherholung, Freiraum- Strassenraumbegrünung werden hinsichtlich der vorliegenden Massnahme optimiert. Die entsprechenden Akteure sind aus den zutreffenden Massnahmenblättern ersichtlich.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>Gemeinden</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Nidwalden</p> <p><input type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input type="checkbox"/> Dritte</p>

Realisierung		
Vorgehen/Meilensteine		
Gemäss Massnahmenbeschreibung		
<p>Priorität:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Zeithorizont:</p> <p>Bis 2015</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

Kosten													
<p>Kosten: –</p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.	<p>Art der Finanzierung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten</p>
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit:</p> <p>Bezug zu folgenden Teilstrategien: TS L III (Aufwertung der Freiräume und Verbindungen innerhalb der Siedlungen) und TS L IV (Siedlungsökologie).</p> <p>Nutzen:</p> <p>WK1: Keine Wirkung.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen mit sich: Eine Förderung der ökologischen Vernetzung zwischen Siedlungsgebiet und Landschaft sowie eine Aufwertung von Grünräumen im Siedlungsgebiet findet statt.</p> <p>WK3: Keine Wirkung.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bewirkt eine hinreichende Verbesserung in Bezug auf den Ressourcenverbrauch: Eine Aufwertung der inneren Landschaft wird erreicht.</p>
<p>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</p> <p>Die Massnahmen werden in der Regel als Teilmassnahmen von Bau- oder Sanierungsprojekte unter anderem Titel (Strassenbau, Hochwasserschutz, private und öffentliche Hochbauten u.a.m.) realisiert und haben daher einen grossen Koordinationsbedarf mit diesen Projektträgern und Projekthalten. Es handelt sich um eine Querschnittaufgabe für die vorzugsweise eine verantwortliche Stelle bezeichnet wird.</p>
Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <ul style="list-style-type: none">– Richtplan Nidwalden, Koordinationsaufgabe S1-7, Siedlungsausstattung mit Grün-, Frei- Naherholungsräumen– Richtplan Nidwalden, Koordinationsaufgabe L 3-9, Ökologische Aufwertung im Siedlungsraum– Naturnahe Gestaltung im Siedlungsraum, Leitfaden Umwelt Nr. 5, Buwal 1995– LEK, Teil Vernetzung / bestehende landwirtschaftliche Vernetzungsprojekte nach ÖQV– Agglomerationsprogramm Luzern
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">– Es bestehen Synergien mit Massnahmen zur Strassenraumgestaltung, zum Hochwasserschutz und Hochbauprojekten der Gemeinden. Die Massnahmen sind in den Siedlungsleitbildern einzugliedern.

Stand 2.12.2011

Massnahmen Controlling	C 1
Monitoring / Controlling	

Massnahmenbeschreibung
<p>Zielsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der Kanton will die Entwicklungen vorausschauend wahrnehmen, diese steuern und Fehlentwicklungen frühzeitig entgegenwirken. Dazu wird ein Monitoring und Controlling etabliert.
<p>Massnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Im Sinne eines Monitorings und Umsetzungskontrolle wird die Umsetzung des Zielszenarios und der Massnahmen beobachtet und in einem Bericht dokumentiert. Dazu sind die entsprechenden Beurteilungsgrundlagen (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Bauzonenreserven, Stand der Umsetzung ESP u.a.) zu erfassen. – Im Sinne einer Wirkungskontrolle werden Abweichungen zur angestrebten Entwicklung festgestellt und der Handlungsbedarf definiert. Dabei ist insbesondere die mittel- bis langfristige Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsinfrastruktur vorzunehmen.

Zuständigkeiten	
<p>Federführung: Kanton Nidwalden</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton Nidwalden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden</p> <p><input type="checkbox"/> Dritte</p>

Realisierung		
<p>Vorgehen/Meilensteine</p> <p>1. Erhebungskonzept für Monitoring / Controlling: 2012</p> <p>2. Wirkungs- und Umsetzungskontrolle (inkl. Berichterstattung): ab 2014</p>		
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> vor 2015</p> <p><input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2023)</p>	<p>Zeithorizont: Daueraufgabe</p>	<p>Koordinationsstand</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p>

Kosten													
<p>Kosten: <i>Planungskosten noch offen</i></p> <p>Kostenteiler:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.	<p>Art der Finanzierung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Erfolgsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan enthalten</p>
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											

Beurteilung
Nutzen: Mit dem Controlling wird aufgezeigt, ob die in den Massnahmenblättern formulierte Wirkung erreicht werden kann. Falls dies nicht der Fall ist, wird aufgezeigt, mit welchen (alternativen) Massnahmen die notwendige Steuerung erreicht werden kann.
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: – Alle Massnahmenblätter
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente:
Bemerkungen / Hinweise: –

Stand 2.12.2011