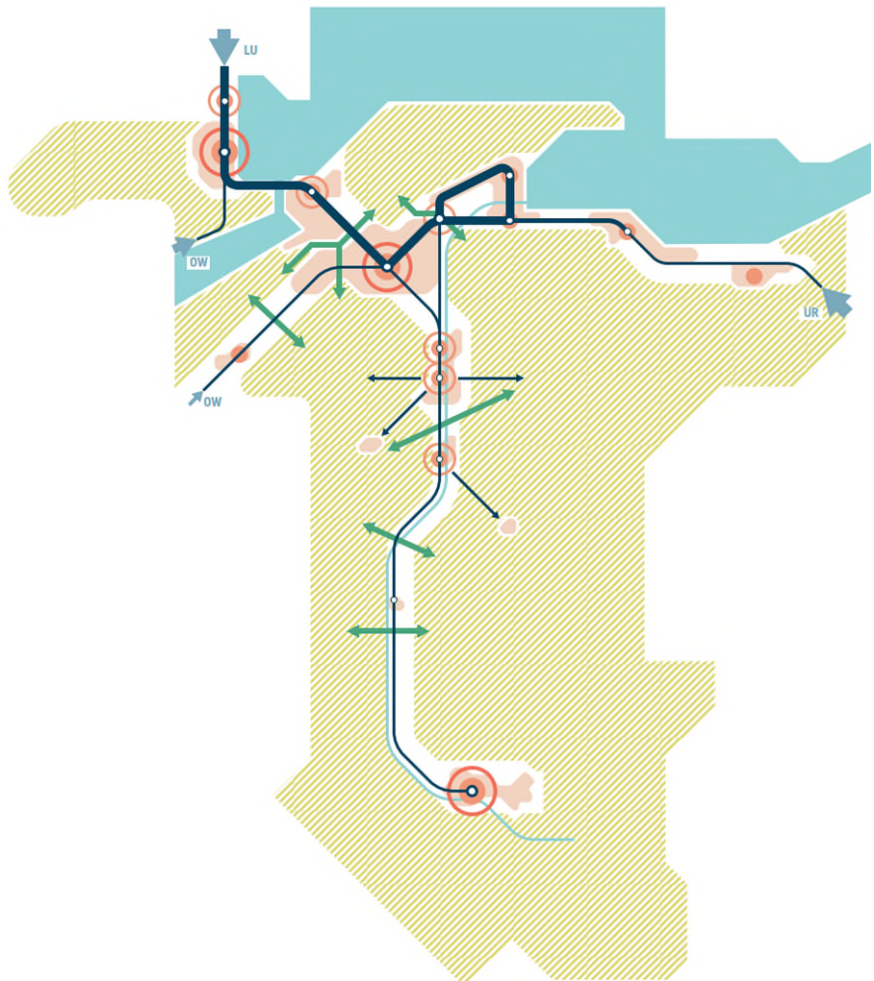


Agglomerationsprogramm Nidwalden und Engelberg, 5. Generation

Massnahmenbericht

Kanton Nidwalden

Stand 28. November 2024



urbanista.ch

metron

Auftraggeber

Baudirektion Nidwalden
Integrale Projekte
Buochserstrasse 1
Postfach 1241
6371 Stans

Begleitung

Vertretung Politik

Therese Rotzer
Baudirektorin
Joe Christen
Landwirtschafts- und Umweltdirektor
Othmar Filliger
Volkswirtschaftsdirektor
Christian Lang
Beckenried, Gemeinderat
Adolf Scherl
Buochs, Gemeinderat
Alois Mathis
Dallenwil, Gemeinderat
Toni Mathis
Emmetten, Gemeinderat
Andreas Kälin
Ennetbürgen, Gemeinderat
Roland Kaiser
Ennetmoos, Gemeinderat
Christoph Keller
Hergiswil, Gemeinderat
Andreas Knüsel
Oberdorf, Gemeinderat
Sarah Odermatt
Stans, Gemeinderat
Norbert Rohrer
Stansstad, Gemeinderat
Roger Isenegger
Wolfenschiessen, Gemeinderat
Martin Mahler
Engelberg, Gemeinderat

Vertretung Gemeinden

Patrik Dommen
Buochs, Leiter Bauamt
Ruedi Limacher
Hergiswil, Abteilungsleiter Bau

Simon Fontana
 Stans, Leiter Bauamt
 Roger Deflorin
 Stansstad, Leiter Bauamt
 Sepp Odermatt
 Wolfenschiessen, Leiter Bauamt
 Roman Schleiss
 Gemeindeschreiber, Engelberg

Vertretung Kanton

Therese Rotzer
 Baudirektorin
 Stephanie von Samson
 Vorsteherin Amt für Mobilität
 Markus von Holzen
 Vorsteherin Amt für Raumentwicklung
 Arben Mrijaj
 Projektleiter Amt für Raumentwicklung

Bearbeitung

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2
 Postfach
 5201 Brugg
 T 056 460 91 11
 info@metron.ch
 www.metron.ch

Lukas Fischer
 dipl. Ing. FH in Raumplanung/SIA/FSU/SVI
 Lisa di Lena
 MSc ETH in Raumentwicklung und
 Infrastruktursysteme/SVI
 Oliver Maier
 Bauzeichner

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2
 Postfach
 5201 Brugg
 T 056 460 91 11
 info@metron.ch
 www.metron.ch

Stefanie Liebisch
 Dipl.-Ing. (FH) Landespflege BSLA
 Fabian Ilse
 Dipl.-Ing. Landschaftsplanung/
 -architektur

Urbanista.ch

Seestrasse 367
 8038 Zürich
 T 044 500 85 76
 www.urbanista.ch

Markus Nollert
 Dr. sc. ETH Raumplanung
 Marion Villinger
 MSc FHO Raumentwicklung
 und Landschaftsarchitektur

Titelbild:
 Strukturbild, eigene Darstellung

Inhaltsverzeichnis

1	Massnahmenübersicht	6
1.1	Siedlung	6
1.2	Landschaft	6
1.3	Verkehr	7
2	Übergeordnete Massnahmen	9
2.1	Übersicht übergeordnete Massnahmen Sachplanungen Bund	9
2.2	Sachpläne des Bundes	9
	– ÜG.01 Erweiterung N2 Bypass Luzern inklusive Erweiterung Süd	11
	– ÜG.02 Anschluss N2 Lochhof	14
	– ÜG.03 Erweiterung N14 Verzweigung Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord)	16
	– ÜG.04 N4 Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen – Kantonsgrenze SZ/Ur – Grumisch (Morschacher- und Sisikoner-Tunnel)	18
	– ÜG.05 Doppelspurausbau Hergiswil	20
	– ÜG.06 Kreuzungsstelle Stans Bitzi	22
	– ÜG.07 Umnutzung Flugplatz Buochs	24
3	Massnahmen Siedlung	26
	– Nachführung Siedlungserweiterungsgebiete (bei aktuellen Siedlungsleitbildern)	27
	– Konzept Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen	31
	– Nachführung von Siedlungsbegrenzungen	35
	– Stans West, Strategische Vorbereitung von Siedlungsmassnahmen	38
	– Stans – Qualitative Bebauung Wohngebiet Untere Spichermatt	42
	– Stans – Aufzonung, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG	44
	– Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt	47
	– Stans – Einzonung Bebauung Wohngebiet Gross Lehli	50
	– Stans – Städtebauliche Entwicklung Gebiet Bahnhof Süd	52
4	Massnahmen Landschaft	54
	– Weiterentwicklung und Umsetzung des Landschaftskonzeptes Nidwalden	55
	– Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes	57
	– Ökologische Aufwertung von Gewässern mit Einbezug der Naherholung	59
	– Stans – HWS Stanser Talboden. Öffnung und Umlegung Dorfbach. Gestaltung Siedlungsrand	64
	– Stans – Biodiversitätsfläche Tottikonmatte	66
	– Stans – Begrünung Stans	68
5	Eigenleistungen Verkehr	69
	– Kanton NW – Aktualisierung Velonetzkonzeption und Erarbeitung Velostandards	70
	– Oberdorf – Fuss- und Veloweg Wil – Büren	72
	– Wolfenschiessen – Bahnhof als Treffpunkt ausbauen	74
	– Wolfenschiessen – Direkte Verbindung P+R-Anlage «Aa» mit Bahnhof Wolfenschiessen	76
	– Wolfenschiessen – Förderung Velokultur und Signalisierung Veloinfrastruktur	77

– Hergiswil – Beleuchtung Lopper für Fuss- und Veloverkehr	78
– Buochs – Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. umfassende Instandsetzungsmassnahmen	79
– Stans – Radweg Kreuzstrasse bis Pilatus	81
– Stans – öffentliche Veloparkierung	83
– Stans – Anschluss Veloverbindung Tottikonstrasse-Steinersmatt an Büntistrasse	84
– Kanton Nidwalden – Optimierung ÖV-Angebot	85
– Stansstad – Verbesserung Verkehrssicherheit Ortsdurchfahrt Obbürgen	86
– Kanton Nidwalden – Revision PBG bezüglich Liberalisierung Pflichtabstellplätze	88
– Buochs. Verkehrsinfrastruktur ESP Arbeiten Fadenbrücke	89
6 Massnahmen Verkehr	92
6.1 Einzelmassnahmen	92
– Stans – Bahnhofplatz Ost	93
– Ennetmoos – Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl. Weiler St. Jakob	96
– Stans – Drehscheibe Kreuzstrasse Stans Ost	98
– Elektrifizierung der Buslinien: Umrüstung auf E-Busse	102
– Buochs / Beckenried – Velohauptroute Buochserstrasse	105
– Stansstad – Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo	111
– Stans – Parkleitsystem	115
– Stans – Knotenausbau Kreisel Länderpark inkl. Aufhebung Knoten Stansstaderstrasse-Veronika-Gut-Weg und Verbesserung Fussgängerübergang Stansstaderstrasse	117
– Ennetbürgen – Verkehrliche Aufwertung und Neugestaltung Ortskern (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	120
– Stans – Westumfahrung MIV	123
– Stans – Flankierende Massnahmen Westumfahrung MIV	126
6.2 Massnahmenpakete mit pauschalen Bundesbeiträgen	129
– Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr A-Horizont	130
– Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr B-Horizont	132
Tabellenverzeichnis	134

1 Massnahmenübersicht

Die nachfolgenden Listen zeigen eine Übersicht der Massnahmen und der Massnahmenpriorisierung für die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation. Angedachte C-Massnahmen sind nicht in eigenen Massnahmenblättern dargestellt, da dies gemäss RPAV nicht erforderlich ist. Sie stellen einen langfristigen Bedarf dar und sind damit nicht im Zeitraum des Agglomerationsprogramms 5. Generation baureif.

1.1 Siedlung

M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	Priorität AP5
S 1	Nachführung Siedlungserweiterungsgebiete (bei aktuellen Siedlungsleitbildern)	A	A
S 2	Konzept Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen	A-C	A
S 3	Nachführung von Siedlungsbegrenzungen	A	A
S 4	Stans West, Strategische Vorbereitung von Siedlungsmassnahmen	A-C	B
S 5	Stans – Qualitative Bebauung Wohngebiet Untere Spichermatt	--	A
S 6	Stans – Aufzoning, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG	A	A
S 7	Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt	B	B
S 8	Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Gross Lehli	B	B
S 9	Stans – Städtebauliche Entwicklung Gebiet Bahnhof Süd	--	A

Tabelle 1: Massnahmenübersicht Siedlung

1.2 Landschaft

M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	Priorität AP5
L1	Weiterentwicklung und Umsetzung Landschaftskonzept Nidwalden	-	A
L2	Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes	Vor 2015	A
L3	Aufwertung Gewässerräume (inkl. Naherholung)	-	B
L4	Stans – HWS Stanser Talboden. Öffnung und Umlegung Dorfbach. Gestaltung Siedlungsrand	-	B
L5	Stans – Biodiversitätsfläche Tottikonmatte	-	B
L6	Stans – Begrünung Stans	-	A

Tabelle 2: Massnahmenübersicht Landschaft

1.3 Verkehr

Eigenleistungen

M-Nr.	Massnahme	Priorität
EL-FVV-01	Kanton NW – Aktualisierung Velonetzkonzeption und Erarbeitung Velo-standards	AvE
EL-FVV-02	Oberdorf – Fuss- und Veloweg Wil – Büren	AvE
EL-M-01	Wolfenschiessen – Bahnhof als Treffpunkt ausbauen	AvE
EL-M-02	Wolfenschiessen – Direkte Verbindung P+R-Anlage «Aa» mit Bahnhof Wolfenschiessen	AvE
EL-FVV-03	Wolfenschiessen – Förderung Velokultur und Signalisierung Veloinfrastruktur	AvE
EL-FVV-04	Hergiswil – Beleuchtung Lopper für Fuss- und Veloverkehr	AvE
EL-M-03	Buochs – Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. umfassende Instandsetzungsmassnahmen	AvE
EL-FVV-05	Stans – Radweg Kreuzstrasse bis Pilatus	AvE
EL-FVV-06	Stans – Veloparkierung	AvE
EL-FVV-07	Stans – Anschluss Veloverbindung Tottikonstrasse-Steinersmatt an Büntistrasse	AvE
EL-ÖV-01	Kanton Nidwalden – Optimierung ÖV-Angebot	AvE
EL-M-03	Stansstad – Verbesserung Verkehrssicherheit Ortsdurchfahrt Obbürgen	BvE
EL-MIV-01	Kanton Nidwalden – Revision PBG bezüglich Liberalisierung Pflichtabstellplätze	AvE
EL-FVV-08	Buochs – Fussverkehrs- und Businfrastruktur ESP Faden	AvE

Tabelle 3: Massnahmenübersicht
Eigenleistungen

Einzelmassnahmen

M-Nr.	Massnahme	Priorität
M-01	Stans – Bahnhofplatz Ost	A
M-02	Ennetmoos – Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl. Weiler St. Jakob.	A
M-03	Stans – Drehscheibe Kreuzstrasse Stans Ost	B
ÖV-01	Elektrifizierung der Buslinien: Umrüstung auf E-Busse	A
FVV-01	Buochs / Beckenried – Velohauptroute Buochserstrasse	A
FVV-02	Stans / Ennetbürgen – Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen	B
FVV-03	Stansstad – Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo	B
MIV-01	Stans – Einführung Parkleitsystem	A
MIV-02	Stans – Knotenausbau Kreisel Länderpark inkl. Aufhebung Knoten Stansstaderstrasse-Veronika-Gut-Weg und Verbesserung Fussgängerübergang Stansstaderstrasse	A
MIV-03	Ennetbürgen – BGK Ortsdurchfahrt	A
MIV-04	Stans – Westumfahrung MIV	B
MIV-05	Stans – Flankierende Massnahmen Westumfahrung MIV	B

Tabelle 4: Massnahmenübersicht
Einzelmassnahmen Verkehr

Pauschale Bundesbeiträge

M-Nr.	Massnahme	Priorität
MP-FVV-01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr A-Horizont	A
MP-FVV-02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr B-Horizont	B

Tabelle 5: Massnahmenübersicht pauschale Bundesbeiträge Horizont

2 Übergeordnete Massnahmen

2.1 Übersicht übergeordnete Massnahmen Sachplanungen Bund

M-Nr.	Sachplan	Massnahme	Realisierung
ÜG-01	Strasse	Erweiterung N2 Bypass Luzern inkl. Erweiterung Süd	Frühstens 2026
ÜG-02	Strasse	Anschluss N2 Lochhof	Noch offen
ÜG-03	Strasse	Erweiterung N14 Verzweigung Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord)	frühstens 2026
ÜG-04	Strasse	N4 Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen – Kantons-grenze SZ/UR – Grumisch (Morschacher- und Sisikoner-Tunnel)	In Realisierung
ÜG-05	Schiene	Doppelspurausbau Hergiswil	Noch offen
ÜG-06	Schiene	Kreuzungsstelle Stans Bitzi	Noch offen
ÜG-07	Luftfahrt	Definitive Einstellung der militärischen Nutzung des Flugplatzes Buochs (nur noch zivile Benutzung)	In Realisierung

Tabelle 6: Liste der übergeordneten Massnahmen, Sachplanungen Bund

2.2 Sachpläne des Bundes

Der Bund erstellt Konzepte und Sachpläne nach Artikel 13 RPG zur Planung und Koordination seiner Aufgaben, soweit sich diese erheblich auf Raum und Umwelt auswirken. In den Sachplänen werden raumwirksame Tätigkeiten des Bundes aufeinander abgestimmt. Relevant für das vorliegende Agglomerationsprogramm ist vor allem der Sachplan Verkehr. Dieser besteht zum einen aus dem strategischen und programmatischen Teil Programm, der Verkehrsträger übergreifend ist. Zum anderen umfasst er die Verkehrsträger bezogenen Umsetzungsteile:

- **Infrastruktur Schiene/öffentlicher Verkehr (SIS):** Der Teil «Infrastruktur Schiene» des Sachplans Verkehr konkretisiert die Angaben des Teils «Programm». Der SIS wird jeweils je nach Stand der STEP-Ausbauschritte aktualisiert und ergänzt. Der Bundesrat hat die jüngsten Anpassungen des SIS am 9. Dezember 2022 genehmigt.
- **Infrastruktur Strasse (SIN):** Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 27. Juni 2018 den Sachplan Verkehr, Teil «Infrastruktur Strasse» verabschiedet. Da das Strategische Entwicklungsprogramm Strasse (STEP Nationalstrasse) aktuell noch in Erarbeitung ist, konnten nicht alle darin vorgesehenen Vorhaben in die Objektblätter des SIN aufgenommen werden.
- **Infrastruktur Luftfahrt (SIL):** Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) behandelt alle dem zivilen Betrieb die Luftfahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen – Landesflughäfen, Regionalflugplätze, zivil mitbenutzte Militärflugplätze, Flugfelder, Heliports, Gebirgslandeplätze und Flugsicherungsanlagen. Der Konzeptteil des SIL wurde am 26. Februar 2020 vom Bundesrat verabschiedet.
- **Infrastruktur Schifffahrt (SIF):** Der behördenverbindliche Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt (SIF) koordiniert die Infrastrukturen, die im Kompetenzbereich des Bundes liegen. Dies betrifft im Wesentlichen die für die Grossschifffahrt nutzbaren Gewässer (Wasserstrassen). Der Umsetzungsteil zur Schifffahrt wurde vom BAV in Zusammenarbeit mit dem ARE erarbeitet und am 04.12.2015 durch den Bundesrat in Kraft gesetzt.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm sind dem SIS, dem SIN und dem SIL relevante Massnahmen zu entnehmen. Der Sachplan Schifffahrt beinhaltet aktuell keine für die Agglomeration relevanten Massnahmen.

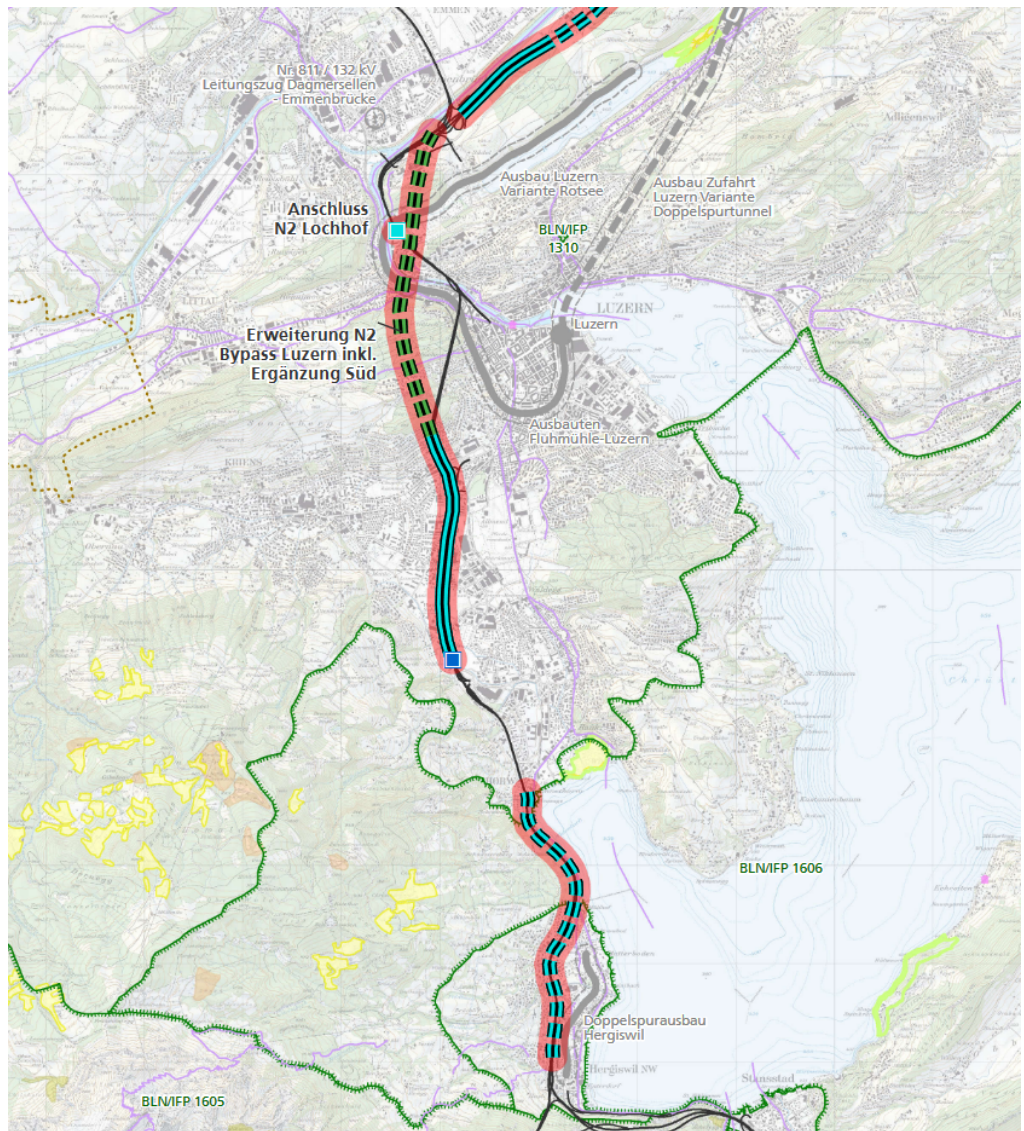
Folgende Infrastrukturvorhaben der einzelnen Sachpläne des Bundes sind für die Agglomeration Nidwalden von Bedeutung (vgl. Massnahmenband):

Sachplan	Objektblatt	Vorhaben
Strasse	5.1	Erweiterung N2 Bypass Luzern inklusive Erweiterung Süd: <ul style="list-style-type: none"> – Bau eines 4 km langen, unterirdischen Bypasses (2x2 Fahrstreifen) zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Luzern-Horw – Ausbau der N2 auf 6 Fahrstreifen zwischen dem Anschluss Luzern-Horw und Hergiswil auf einer Länge von 2.5 km – Anpassung Verflechtungsstreifen zwischen Hergiswil und der Verzweigung Lopper in Richtung Luzern Anschluss N2 Lochhof: <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau des Vollanschlusses Lochhof und Anbindung an Spange Nord (Erstellung durch Kanton Luzern) Erweiterung N14 Verzweigung Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord): <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau der N14 auf 6 Fahrstreifen zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Buchrain auf einer Länge von 5.5 km – Bau der 3. Röhre des Tunnels Rathausen
	10.1 ¹	N4 Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen – Kantonsgrenze SZ/UR – Gumpisch (Morschacher- und Sisikoner-Tunnel) <ul style="list-style-type: none"> – Netzfertigstellung N4 Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen – Kantonsgrenze SZ/UR – Gumpisch (Morschacher- und Sisikoner Tunnel) – Ausrichtung und bauliche Anpassung der alten Axenstrasse auf Bedürfnisse des Langsamverkehrs
Schiene	5.2	Doppelspurausbau Hergiswil: <ul style="list-style-type: none"> – Durchgehender Ausbau der Strecke vom Südportal des Haltiwaldtunnels bis zum Bahnhof Hergiswil zur Doppelspurstrecke Kreuzungsstelle Stans Bitzi <ul style="list-style-type: none"> – Nördlich von Stans ist eine 730 Meter lange Kreuzungsstelle vorgesehen
Luftfahrt	NW-1	Definitive Einstellung der militärischen Nutzung des Flugplatzes Buochs (nur noch zivile Benützung) <ul style="list-style-type: none"> – Umnutzungsverfahren in eine zivile Nutzung mit Hilfe einer Plangenehmigung sowie einer Überprüfung und Anpassung von Betriebsreglement und Betriebsbewilligung (inkl. UVP) – Rückbau ehemaliger militärischer Anlagen, die nicht zivil umgenutzt werden – Die Zahl der jährlichen Flugbewegungen wird auf 20'000 begrenzt

Tabelle 7: Übersicht der Sachplanvorhaben in der Agglomeration Nidwalden (map.geo.admin.ch, Oktober 2024)

¹ Zentral für Nidwalden, da bei Sperrung der aktuellen Axenstrasse Ausweichverkehr durch den Kanton Nidwalden entsteht.

Massnahme	ÜG.01 Erweiterung N2 Bypass Luzern inklusive Erweiterung Süd	AP Nr.	ÜG.01
		SP	Strasse



Inhalt und Wirkung

Objektblatt	OB 5.1 Luzern
--------------------	---------------

Massnahmenbeschreibung	<p>Der Abschnitt der N2/N14 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Luzern-Horw ist stark belastet. Für die Zukunft wird eine weitere Zunahme der Belastung prognostiziert. Das Programm Engpassbeseitigung (2. Programmbotschaft, PEB2) beurteilt den Abschnitt für das Jahr 2030 als Engpass der mittleren Engpassstufe II. Das bestehende Tunnelsystem soll durch eine zusätzliche unterirdische Lösung ergänzt werden (Bypass), welche aus zwei Röhren mit je 2 Fahrstreifen besteht. Die Kapazität steigt deutlich und die bestehende N2 wird vom Transitverkehr entlastet. Die Teilergänzung Süd beinhaltet den Ausbau der N2 zwischen den Anschlüssen Luzern-Horw und Hergiswil auf 6 Fahrspuren. Zwischen dem Anschluss Hergiswil und der Verzweigung Lopper wird der Verflechtungsstreifen in Richtung Luzern verlängert. Die Massnahmen reduzieren die Stautwicklung.</p> <p>In der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden zahlreiche Varianten untersucht. Dazu gehört ein «Bypass kurz» mit 2 Untervarianten im Bereich Verzweigung Rotsee, ein «Bypass mittel» (Verzweigung Rotsee – Anschluss Nidfeld) sowie ein «Bypass lang» (Verzweigung Rotsee – Anschluss Lopper). Der Ausbau der bestehenden Autobahn wird als weniger zweckmässig beurteilt. Als Bestvariante ging der «Bypass kurz» hervor, da diese Variante die höchste</p>
-------------------------------	---

Entlastungswirkung, die tiefsten Kosten, die geringste Umweltbelastung und die günstigsten Auswirkungen auf die Siedlung aufweist.

Im Rahmen des Erhaltungsprojekts Grenze LU/NW – Hergiswil wird eine temporäre Pannestreifenumnutzung zwischen dem Anschluss Hergiswil und der Verzweigung Lopper realisiert. Mit der Erweiterung N2 Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd erfolgt die dauerhafte Anpassung des Verflechtungsstreifens. Der Rückbau des Vollanschlusses N2 Emmen Nord zu einem Halbanschluss erfolgte im Rahmen des neuen Anschlussystems Rothenburg/Emmen Nord. Gesamthaft überwiegen aus heutiger Sicht die Vorteile des neuen Anschlussystems Rothenburg/Emmen Nord.

Die Massnahme ist im Sachplan Strasse festgesetzt. Die Beschlussfassung steht noch aus.

Nutzen des Gesamtprojekts für den öffentlichen Verkehr

Der Ausbau der Autobahn mit dem Projekt Bypass wird die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des öV in der Stadt und Agglomeration verbessern. Der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz sowie die Störungen im Umfeld der Autobahnanschlüsse aufgrund von Überlastungen und Störungen auf der Autobahn werden stark zurückgehen. Insgesamt verläuft der Verkehr somit auf dem untergeordneten Strassennetz flüssiger, was auch dem darauf verkehrenden öV zugutekommt.

Nutzen des Gesamtprojekts für den Fuss- und Veloverkehr

Entlang der A14 werden die bestehenden Verbindungen infolge Verbreiterung neu angelegt und aufgewertet. Die Brücke über die Reuss wird derart verbreitert, dass der kombinierte Rad-Fussweg eine wesentliche Verbesserung erfährt.

Beim Anschluss Luzern-Kriens werden dank den neuen Grosshofbrücken neue Verbindungen geschaffen. Eine neue Rad-/Gehwegbrücke führt vom Dach der Grosshofbrücken direkt an die Eichwilstrasse. Somit entsteht eine autofreie Verbindung vom Sonnenberg-Südhang Richtung Freigleis / Stadt Luzern. Damit wird eine neue Querungsmöglichkeit der Kantonsstrasse (Luzernerstrasse) geschaffen. Die Langsamverkehrs-Achse Kriens-Luzern erfährt entlang der Langsägestrasse ebenfalls eine Aufwertung.

Schnittstellen

Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit den Schutzinteressen des BLN-Objekts Vierwaldstättersee sowie der IVS-Objekte LU 1, LU 8, LU 17, LU 20 und NW 2 stattzufinden.

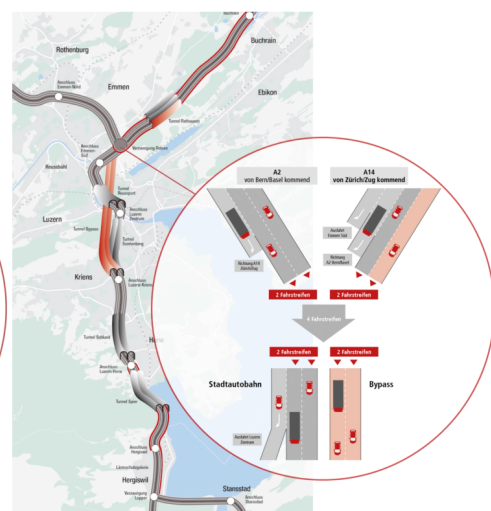
Die Vorhaben sind hinsichtlich des Koordinationsbedarfs mit den Vorhaben des Sachplans Infrastruktur Schiene zu prüfen und wo zweckmässig, in der Planung abzustimmen. Dies betrifft die SIS-Objekte «Ausbau Zufahrt Luzern», «Ausbau Bahnhof Luzern» und «Doppelspurausbau Hergiswil».

Mit dem Bypass Luzern wird der Bund die Verkehrssituation auf dem Autobahnen A2 und A14 im Raum Luzern markant verbessern. Ohne Bypass als zusätzliche Verkehrsachse würde der Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz zunehmen und insbesondere den strassengebundenen öffentlichen Verkehr behindern.

Stand heute

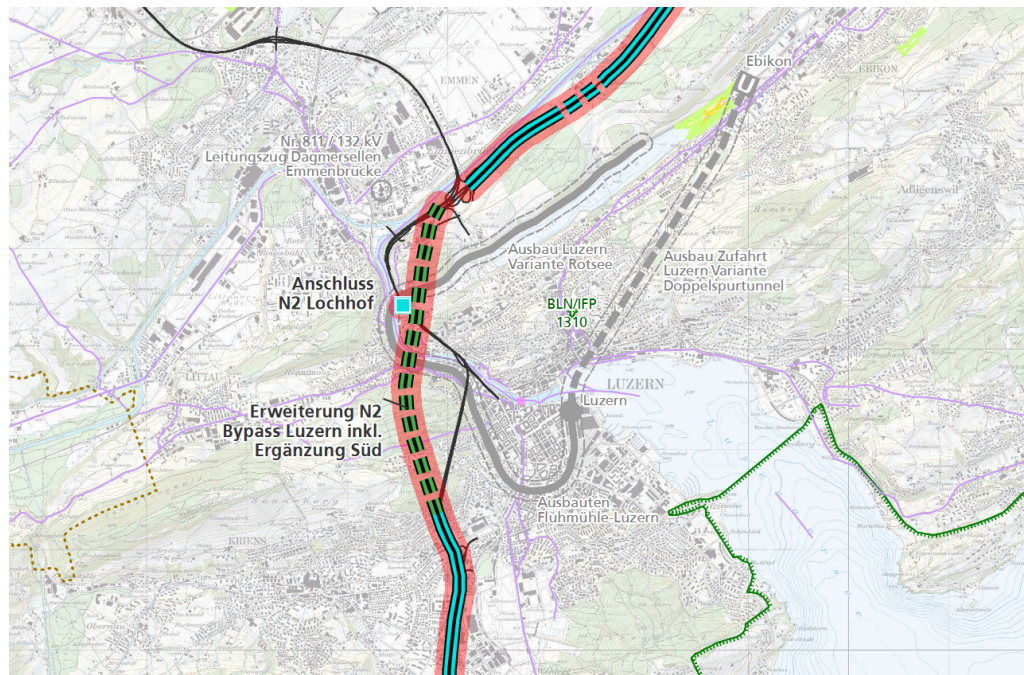


Endzustand



	<p>Der Bypass verbessert den Verkehrsfluss auf der Autobahn und erhöht ihre Verfügbarkeit. Dadurch wird die Funktionsfähigkeit der Anschlüsse sichergestellt und die Erreichbarkeit der Zentralschweiz sowie der Agglomeration verbessert.</p> <p>Eine funktionsfähige Nationalstrasse entlastet das untergeordnete Netz von unerwünschtem Ausweichverkehr. Zudem wird die Stadtautobahn vom Durchgangsverkehr entlastet.</p> <p>Damit wird auch die Verkehrssicherheit stark verbessert. Insbesondere die kritischen Autobahneinfahrten (zum Beispiel Kriens Richtung Norden) werden entschärft.</p> <p>Dank des neuen Tunnels funktioniert die Nord-Süd-Achse auch in Zukunft. Im Fall eines Ereignisses oder bei geplantem Unterhalt steht eine Ausweichroute zur Verfügung. Zukünftige Unterhaltsphasen können ohne Sperrung der Autobahn erfolgen.</p>
Zeitplan	<p>Die Erweiterung N2 Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd sowie die Erweiterung N14 Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord) sind in PEB2 dem Modul 3 zugeteilt. Die Vorhaben werden als zielführend erachtet. Der Bundesrat genehmigte 2016 das Generelle Projekt zum Gesamtsystem Bypass Luzern.</p> <p>Im Jahr 2024 wurde die Plangenehmigungsverfügung durch das UVEK ausgestellt. Aktuell läuft ein Beschwerdeverfahren beim Bundesverwaltungsgericht. Aufgrund des Beschwerdeverfahrens geht das ASTRA derzeit von einem Baubeginn frühestens Mitte 2026 aus.</p>
Federführung	ASTRA
Beteiligung	BAV, VBS, ARE, Kanton Luzern, Stadt Luzern, Gemeinden Kriens, Horw, Hergiswil, Emmen, Kantonale und kommunale Stellen

Massnahme	ÜG.02 Anschluss N2 Lochhof	AP Nr.	ÜG.02
		SP	Strasse



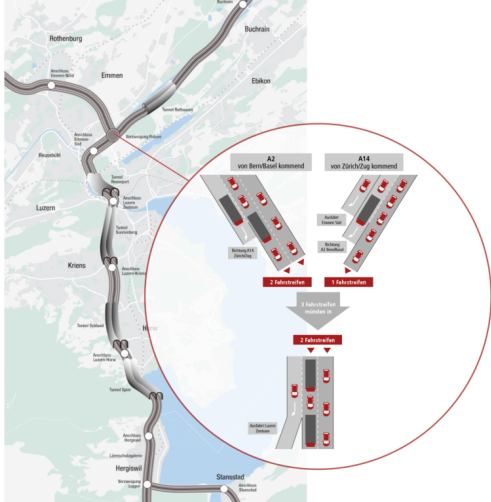
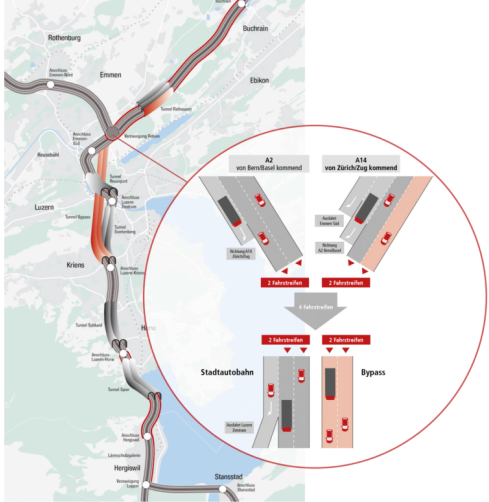
Inhalt und Wirkung

Objektblatt	OB 5.1 Luzern
--------------------	---------------

Massnahmenbeschreibung	<p>Der Ausbau des Vollanschlusses Lochhof wird für die Planung integral für die «Erweiterung N2 Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd» (ÜG.01) betrachtet. Mit der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof und einer Verbindung Richtung Westen an das bestehende Kantonsstrassennetz über eine neue Brücke (Reussportbrücke) könnte für die Stadt und Agglomeration Luzern als Ergänzung zum Projekt Bypass Luzern die beste Wirkung erzielt werden. Damit könnte ein Teil des Verkehrs auf der Achse Obergrund–Hirschengraben–Anschluss Luzern-Zentrum–Kreuzstutz–Fluhmühle auf die Autobahn verlagert werden.</p> <p>Zusätzlich entstände für den Velo- und Fussverkehr eine neue West-Ost-Verbindung über die Reuss. Die Kosten werden auf rund 40 Millionen Franken geschätzt. Der Zubringer in das Maihof-Quartier würde entfallen. Diese Lösung wird in der ZMB als Bestvariante empfohlen.</p> <p>Nutzen des Gesamtprojekts für den öffentlichen Verkehr</p> <p>Der Ausbau der Autobahn mit dem Projekt Bypass wird die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des öV in der Stadt und Agglomeration verbessern. Der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz sowie die Störungen im Umfeld der Autobahnanschlüsse aufgrund von Überlastungen und Störungen auf der Autobahn werden stark zurückgehen. Insgesamt verläuft der Verkehr somit auf dem untergeordneten Strassennetz flüssiger, was auch dem darauf verkehrenden öV zugutekommt.</p> <p>Nutzen des Gesamtprojekts für den Fuss- und Veloverkehr</p> <p>Entlang der A14 werden die bestehenden Verbindungen infolge Verbreiterung neu angelegt und aufgewertet. Die Brücke über die Reuss wird derart verbreitert, dass der kombinierte Rad-Fussweg eine wesentliche Verbesserung erfährt.</p> <p>Beim Anschluss Luzern-Kriens werden dank den neuen Grosshofbrücken neue Verbindungen geschaffen. Eine neue Rad-/Gehwegbrücke führt vom Dach der Grosshofbrücken direkt an die Eichwilstrasse. Somit entsteht eine autofreie Verbindung vom Sonnenberg-Südhang Richtung Freileis / Stadt Luzern. Damit wird eine neue Quermöglichkeit der Kantonsstrasse (Luzernerstrasse) geschaffen. Die Langsamverkehrs-Achse Kriens-Luzern erfährt entlang der Langsägestrasse ebenfalls eine Aufwertung.</p>
-------------------------------	---

Schnittstellen	Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit den Schutzinteressen des BLN-Objekts Vierwaldstättersee sowie der IVS-Objekte LU 1, LU 8, LU 17, LU 20 und NW 2 stattzufinden. Die Vorhaben sind hinsichtlich des Koordinationsbedarfs mit den Vorhaben des Sachplans Infrastruktur Schiene zu prüfen und wo zweckmässig, in der Planung abzustimmen. Dies betrifft die SIS-Objekte «Ausbau Zufahrt Luzern», «Ausbau Bahnhof Luzern» und «Doppelspurausbau Hergiswil».
Zeitplan	<p>Die Erweiterung N2 Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd sowie die Erweiterung N14 Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord) sind in PEB2 dem Modul 3 zugeteilt. Die Vorhaben werden als zielführend erachtet. Der Bundesrat genehmigte 2016 das generelle Projekt zum Gesamtsystem Bypass Luzern. Der Anschluss N2 Lochhof ist darin enthalten.</p> <p>Das generelle Projekt Bypass Luzern wurde durch das Bundesamt für Strassen (Astra) unter Einbezug der verkehrlichen Wirkung der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof mit Spange Nord erarbeitet. Das Astra erarbeitete ab 2017 auch das Ausführungsprojekt dazu. Zusammen mit dem Kanton Luzern wurde das Verkehrsmodell aktualisiert und das Projekt unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkung des Anschlusses Luzern-Lochhof ausgearbeitet. Wegen der Verzögerungen beim Projekt Spange Nord entschied sich das Astra, das Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern mit einem Betriebszustand ohne Anschluss Luzern-Lochhof und ohne Spange Nord öffentlich aufzulegen. Diese Auflage ist im Juni 2020 erfolgt.</p> <p>Derzeit läuft das Bewilligungsverfahren beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Dank diesem Vorgehen wird das Projekt Bypass mit dem neuen Tunnel Bypass, dem Ausbau Nord und der Ergänzung Süd vom Projekt der Spange Nord zeitlich und rechtlich entkoppelt, und es besteht für das Bundesprojekt kein Verfahrensrisiko mehr wegen der suspendierten Spange Nord. Ein allfälliges späteres Projekt zur Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof würde wieder ein neues Auflageverfahren bedingen. Eine Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof ist damit frühestens 2036 möglich. Für die Entscheidungsfindung beim kantonalen Projekt besteht somit zeitlich keine Dringlichkeit mehr.</p>
Federführung	ASTRA
Beteiligung	BAV, VBS, ARE, Kanton Luzern, Stadt Luzern, Kantonale und kommunale Stellen

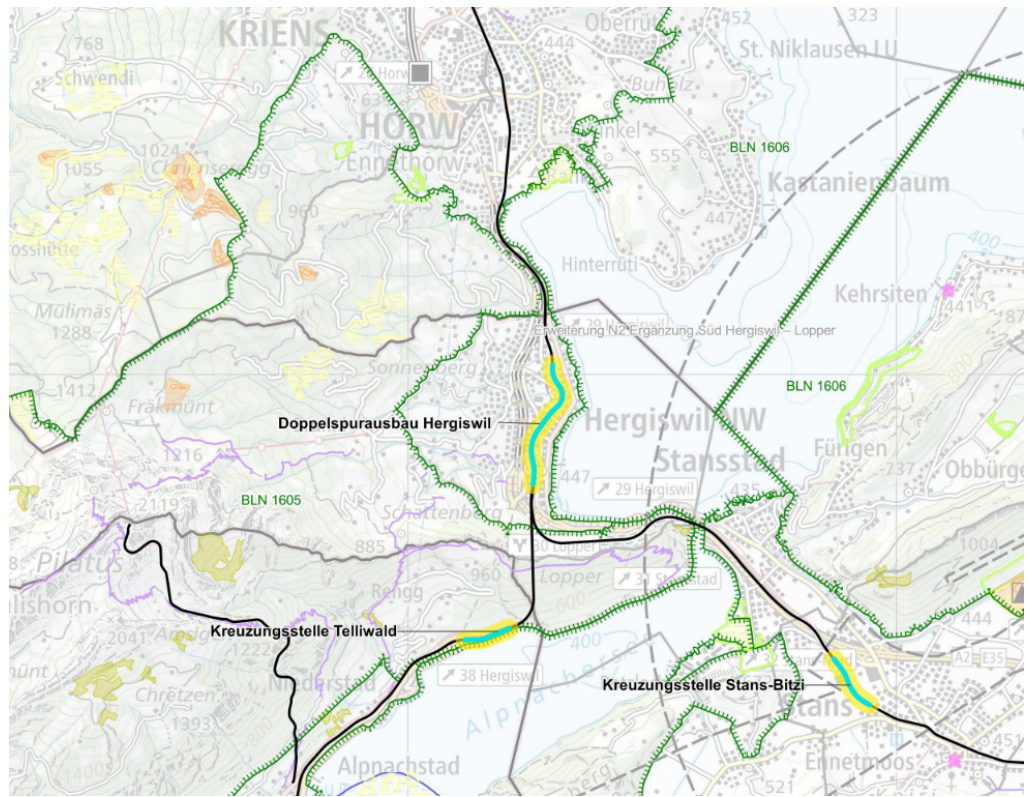
Massnahme	ÜG.03 Erweiterung N14 Verzweigung Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord)	AP Nr.	ÜG.03
		SP	Strasse
Inhalt und Wirkung			
Objektblatt	OB 5.1 Luzern		
Massnahmenbeschreibung	<p>Der Abschnitt N14 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Buchrain wird laut Prognose ebenfalls die Kapazitätsgrenzen überschreiten (höchste Engpassstufe III gemäss PEB2, Zustand 2030). Zur Erhaltung der Funktionalität soll der Abschnitt auf 6 Fahrstreifen erweitert werden. Die Ergänzung des Tunnels Rathausen um eine 3. Röhre erhöht die Kapazität und reduziert die Staubildung. Die Massnahme steht im Zusammenhang mit der Erweiterung N2 Bypass Luzern inklusive Erweiterung Süd (ÜG.01).</p> <p>Nutzen des Gesamtprojekts für den öffentlichen Verkehr</p> <p>Der Ausbau der Autobahn mit dem Projekt Bypass wird die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des öV in der Stadt und Agglomeration verbessern. Der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz sowie die Störungen im Umfeld der Autobahnanschlüsse aufgrund von Überlastungen und Störungen auf der Autobahn werden stark zurückgehen. Insgesamt verläuft der Verkehr somit auf dem untergeordneten Strassennetz flüssiger, was auch dem darauf verkehrenden öV zugutekommt.</p> <p>Nutzen des Gesamtprojekts für den Fuss- und Veloverkehr</p> <p>Entlang der A14 werden die bestehenden Verbindungen infolge Verbreiterung neu angelegt und aufgewertet. Die Brücke über die Reuss wird derart verbreitert, dass der kombinierte Rad-Fussweg eine wesentliche Verbesserung erfährt.</p> <p>Beim Anschluss Luzern-Kriens werden dank den neuen Grosshofbrücken neue Verbindungen geschaffen. Eine neue Rad-/Gehwegbrücke führt vom Dach der Grosshofbrücken direkt an die Eichwilstrasse. Somit entsteht eine autofreie Verbindung vom Sonnenberg-Südhang Richtung Freigleis / Stadt Luzern. Damit wird eine neue Quermöglichkeit der Kantonsstrasse (Luzernerstrasse) geschaffen. Die Langsamverkehrs-Achse Kriens-Luzern erfährt entlang der Langsägestrasse ebenfalls eine Aufwertung.</p>		

<p>Schnittstellen</p>	<p>Im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten hat eine Abstimmung mit den Schutzinteressen des BLN-Objektes Vierwaldstättersee sowie der IVS-Objekte LU 1, LU 8, LU 17, LU 20 und NW 2 stattzufinden. Bei der Erweiterung N14 Verzweigung Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord) hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden. Die Vorhaben sind hinsichtlich des Koordinationsbedarfs mit den Vorhaben des Sachplans Infrastruktur Schiene zu prüfen und wo zweckmässig, in der Planung abzustimmen. Dies betrifft die SIS-Objekte «Ausbau Zufahrt Luzern», «Ausbau Bahnhof Luzern» und «Doppelspurausbau Hergiswil».</p> <p>Mit dem Bypass Luzern wird der Bund die Verkehrssituation auf dem Autobahnen A2 und A14 im Raum Luzern markant verbessern. Ohne Bypass als zusätzliche Verkehrsachse würde der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz zunehmen und insbesondere den strassengebundenen öffentlichen Verkehr behindern.</p> <p>Stand heute</p>  <p>Endzustand</p>  <p>Der Bypass verbessert den Verkehrsfluss auf der Autobahn und erhöht ihre Verfügbarkeit. Dadurch wird die Funktionsfähigkeit der Anschlüsse sichergestellt und die Erreichbarkeit der Zentralschweiz sowie der Agglomeration verbessert.</p> <p>Eine funktionsfähige Nationalstrasse entlastet das untergeordnete Netz von unerwünschtem Ausweichverkehr. Zudem wird die Stadtautobahn vom Durchgangsverkehr entlastet.</p> <p>Damit wird auch die Verkehrssicherheit stark verbessert. Insbesondere die kritischen Autobahneinfahrten (zum Beispiel Kriens Richtung Norden) werden entschärft.</p> <p>Dank des neuen Tunnels funktioniert die Nord-Süd-Achse auch in Zukunft. Im Fall eines Ereignisses oder bei geplantem Unterhalt steht eine Ausweichroute zur Verfügung. Zukünftige Unterhaltsphasen können ohne Sperrung der Autobahn erfolgen.</p> <p>Gemäss den Auswertungen aus dem kantonalen Verkehrsmodell sorgt der Bypass im Jahr 2040 mit seiner Angebotsverbesserung für Mehrverkehr in der Grössenordnung von 0.3 Prozent der Verkehrsleistung im gesamten Modellgebiet.</p>
<p>Zeitplan</p>	<p>Die Erweiterung N2 Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd sowie die Erweiterung N14 Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord) sind in PEB2 dem Modul 3 zugeteilt. Die Vorhaben werden als zielführend erachtet. Der Bundesrat genehmigte 2016 das Generelle Projekt zum Gesamtsystem Bypass Luzern. Im Jahr 2024 wurde die Plangenehmigungsverfügung durch das UVEK ausgestellt. Aktuell läuft ein Beschwerdeverfahren beim Bundesverwaltungsgericht. Aufgrund des Beschwerdeverfahrens geht das ASTRA derzeit von einem Baubeginn frühestens Mitte 2026 aus.</p>
<p>Federführung</p>	<p>ASTRA</p>
<p>Beteiligung</p>	<p>BAV, VBS, ARE, Kanton Luzern, Stadt Luzern, Gemeinden Emmen, Ebikon, Buchrain, kantonale und kommunale Stellen</p>

<p>Massnahme</p>	<p>ÜG.04 N4 Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen – Kantonsgrenze SZ/UR – Grumisch (Morschacher- und Sisikoner-Tunnel)</p>	<p>AP Nr.</p>	<p>ÜG.04</p>
	<p>SP</p>	<p>Strasse</p>	
<p>Inhalt und Wirkung</p>			
<p>Objektblatt</p>	<p>OB 10.1 – Axen</p>		
<p>Massnahmenbeschreibung</p>	<p>Die bestehende Axenstrasse kann (insbesondere zwischen Ingenbohl und Sisikon) die Sicherheits- und Ausbaustandards nicht erfüllen. Der Schutz vor Naturgefahren (Felsstürze, Murgänge) soll mit der neuen Axenstrasse erheblich verbessert werden. Zudem kann diese die Netzredundanz herstellen und eine Ausweichroute zum Seelisbergtunnel N2 gewährleisten. Des Weiteren entlastet der Sisikoner-Tunnel, welcher Bestandteil der neuen Axenstrasse ist, die sehr stark befahrene Ortsdurchfahrt Sisikon. Die Immissionen in Bezug auf Lärm und Abgase werden reduziert, der lokale Verkehrsfluss begünstigt. Die Umnutzung der alten Axenstrasse bringt deutliche Vorteile für den Langsamverkehr (Velo, Landwirtschaftsverkehr, Fussgänger). Das Teilprojekt «Netzfertigstellung N4 Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen – Kantonsgrenze SZ/UR – Grumisch» ist im 9. langfristigen Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen enthalten.</p> <p>Die Netzfertigstellung der N4 ist für den Agglomerationsperimeter Nidwalden zentral, da heute bei einer Sperrung der aktuellen Axenstrasse Ausweichverkehr durch den Kanton Nidwalden entsteht. Dieser Ausweichverkehr fliesst bei Stau auf der Autobahn auch über die Kantonsstrassen durch die Dörfer. Durch die Infrastruktur wird also das bestehende Strassennetz entlastet und somit die negativen Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet reduziert.</p>		

Schnittstellen	<p>Der Bundesrat genehmigte 2009 das Generelle Projekt N4 Ingenbohl – Gumpisch. Für die Linieneinführung wurde die Planungsstudie «Felderboden» zur Bündelung von Strasse und Schiene im Bereich Ingenbohl / Felderboden berücksichtigt. Das Nordportal des N4 Morschacher Tunnels und das Nordportal des Axentunnels wurden so positioniert, damit im Felderboden künftig für Strasse und Schiene keine Lösungen präjudiziert oder verunmöglicht werden. Den Kantonen Schwyz und Uri wurde der Auftrag erteilt, ein Ausführungsprojekt zu erstellen. Im Herbst 2014 startete das öffentliche Plangenehmigungsverfahren für das gesamte Projekt.</p> <p>Es hat eine Abstimmung mit den Schutzinteressen des BLN- Gebietes 1606 «Vierwaldstättersee mit Kernwald, Bürgenstock, Rigi» und des IVS-Objektes UR 6 stattzufinden. Das Vorhaben ist hinsichtlich des Koordinationsbedarfs mit den Vorhaben des Sachplans Infrastruktur Schiene zu prüfen und wo zweckmässig, in der Planung abzustimmen. Dies betrifft die SIS-Objekte «Anschluss Felderboden», «Offene Strecke Felderboden», «Neue Linieneinführung Axentunnel», «Anschluss Kantonsbahnhof Uri», «Neue unterirdische Linieneinführung Uri Berg lang», «Verschiebung Kantonsstrasse bei Altdorf» und «Neue Linieneinführung Umfahrung Flüelen mit Aufhebung der Stammlinie».</p> <p>Heute sind die Sicherheit und Verfügbarkeit nur teilweise gewährleistet. Naturereignisse führten immer wieder zu Sperrungen der Axenstrasse. Für die Anwohnerinnen und Anwohner, Pendler sowie die regionale Wirtschaft hat dies deutliche Folgen. 2019 war die Axenstrasse nach Felsstürzen und Murgängen für insgesamt rund acht Wochen gesperrt. Die A4 Neue Axenstrasse mit dem Sisikoner Tunnel und dem Morschacher Tunnel erhöht die Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit nachhaltig. Die Route ist künftig vor Naturgefahren optimal geschützt, wodurch weniger Ausweichverkehr durch Nidwalden entsteht.</p> <p>Die Zubringer zur Axenroute bleiben unverändert bestehen, und der Verkehr auf der alten Axenstrasse wird durch Flankierende Massnahmen (FlaMa) eingeschränkt. Dadurch wird vermieden, dass es durch die Eröffnung der A4 Neuen Axenstrasse zu Kapazitätserweiterungen kommt. Dem Alpenschutzartikel und dem Umweltschutz generell wird Rechnung getragen.</p> <p>Nach der Eröffnung der A4 Neuen Axenstrasse ist die bestehende Axenstrasse auf den Langsamverkehr ausgerichtet. Damit wird die landschaftlich einzigartige Route touristisch weiterentwickelt. Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, profitiert von einem durchgehenden Radstreifen. Fussgänger und Wanderinnen erhalten sichere Gehwege. Gleichzeitig dient die alte Axenstrasse der Erschliessung der Dörfer Sisikon, Riemenstalden und Morschach sowie dem Landwirtschaftsverkehr.</p> <p>Die Netzfertigstellung N4 ist im Sachplan Infrastruktur Strasse festgesetzt und beschlossen.</p>
Zeitplan	<p>Bereits 1970 beauftragte der Bund die Kantone Schwyz und Uri, eine neue Axenstrasse anzulegen. Mehrere Projekte wurden initiiert und wieder verworfen. Erst 2001 entschieden sich die Kantonsregierungen von Schwyz und Uri für das vorliegende Projekt Ingenbohl–Gumpisch mit dem Sisikoner Tunnel und dem Morschacher Tunnel. Im Januar 2009 genehmigte der Bundesrat das Generelle Projekt, und die Arbeiten am Ausführungsprojekt begannen. Mit der Planung und Realisation der A4 Neuen Axenstrasse wird eine alte Pendeuz im Auftrag des Bundes erledigt. Ende 2014 startete das Plangenehmigungsverfahren, das sich infolge zahlreicher Einsprachen als sehr zeitintensiv erwies. Hinzu kamen grosse Felssturz-Ereignisse im Gumpischtal (2019), die Projektanpassungen nach sich zogen. Nach Vorliegen der rechtskräftigen Plangenehmigung Anfang Oktober 2022 kann mit dem Bau gestartet werden.</p>
Federführung	ASTRA, Tiefbauamt Uri, Tiefbauamt Schwyz
Beteiligung	Kantonale und kommunale Stellen, BAV, Gemeinden Flüelen, Sisikon, Riemenstalden, Morschach, Ingenbohl

Massnahme	ÜG.05 Doppelspurausbau Hergiswil	AP Nr.	ÜG.05
		SP	Schiene

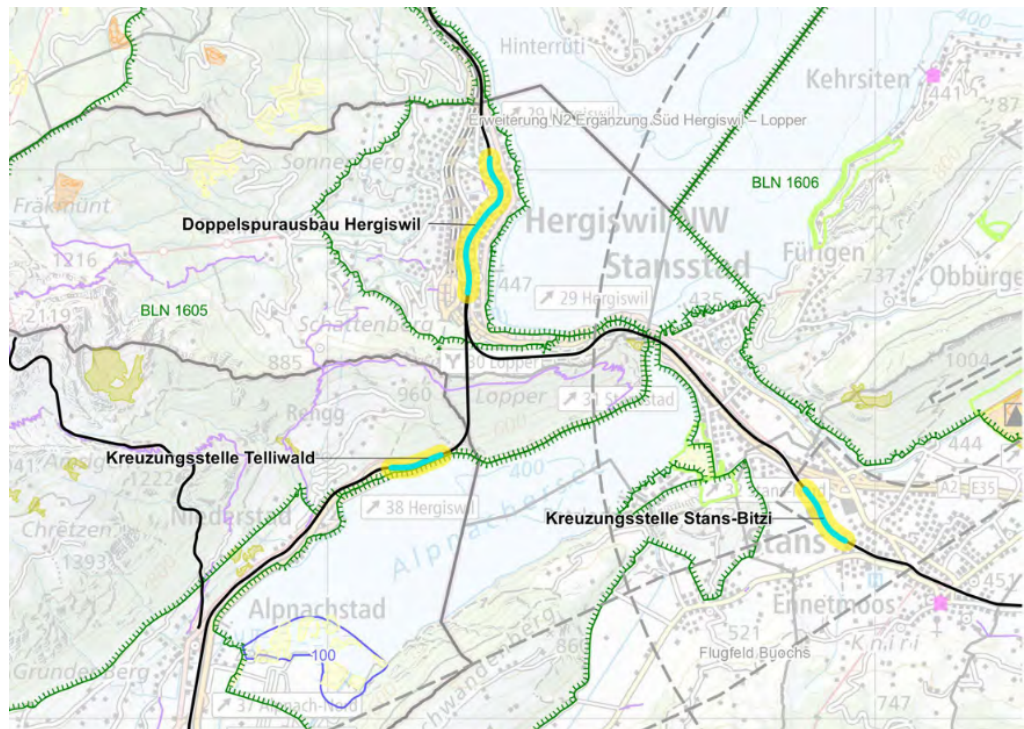


Inhalt und Wirkung

Objektblatt	OB 5.2 Raum Pilatus
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Massnahme ist Teil der Überarbeitung des Angebotskonzepts 2035 (Botschaft 2026) und ist im Sachplan Schiene enthalten. Falls das Angebot auf der Brüniglinie langfristig zu einem Halbstundentakt verdichtet wird, bedingt dies diverse Doppelspurausbauten und die Einrichtung von Kreuzungsstellen. Je nach Ankunftszeiten des Fernverkehrs in Luzern ist insbesondere der Doppelspurtunnel Hergiswil zu prüfen. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.</p> <p>Der Doppelspurausbau Hergiswil beinhaltet einen durchgehenden Ausbau zur Doppelspurstrecke der bestehenden Strecke zwischen der Haltestelle Hergiswil bis zum Bahnhof Hergiswil.</p> <p>Der Ausbau im IR-Angebot zum Halbstundentakt dient vorwiegend dem Tourismus- und Freizeitverkehr über den Brünig und der Erschliessung der Jungfrauregion. Gleichzeitig wird der Interregio Luzern-Engelberg integral zum Halbstundentakt verdichtet. Der Ausbau der Doppelspur zwischen Hergiswil Matt und dem Bahnhof Hergiswil ist aus Sicht des Regierungsrats besonders relevant, um die Fahrplanstabilität und die Kapazitäten zu erhöhen.</p> <p>Im vom Bundesrat genehmigten Richtplan Obwalden 2007 behandeln verschiedene Richtplante die Aufgabe im Bereich öffentlicher Verkehr. So setzt sich der Kanton für den Ausbau der Zentralbahn zwischen Hergiswil und Luzern ein und unterstützt den Ausbau der Verbindung nach Interlaken. Er sichert mit Freihaltmassnahmen die Planung und Realisierung von Doppelspurbereichen auf den Talstrecken der Zentralbahn.</p> <p>Im vom Bundesrat genehmigten Richtplan Nidwalden wird als Koordinationsaufgabe festgehalten, dass die Verbindung des Regionalzentrums Stans mit Luzern und Sarnen sowie weiterführenden Zentren mit einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen ist. Dabei soll insbesondere die Option eines Doppelspurausbaus im Raum Hergiswil – Horw geprüft werden.</p>

	Das eidgenössische Parlament stimmte am 21. Juni 2019 den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Angebotsausbau gefällt. Die zur Umsetzung des geplanten Angebotsausbaus notwendigen Infrastrukturausbauten haben keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden mit anderen Instrumenten koordiniert.
Schnittstellen	<p>Der Doppelspurausbau Hergiswil und die Kreuzungsstelle Stans-Bitzi (ÜG.06) sind abhängig von den Ausbauten des Ausbauschnittes STEP 2035. Je nach Ankunftszeiten des Fernverkehrs in Luzern ist als Reparaturmassnahme insbesondere der Doppelspurtunnel Hergiswil zu prüfen, falls der Fahrplan der Strecken Luzern-Interlaken und Luzern-Engelberg (Zentralbahn) an veränderte Fahrlagen des Fernverkehrs angepasst werden muss. Als mögliche Ergänzung sollen für die Botschaft 2026 erste Etappen von einzelnen Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 geprüft werden. Eine dieser Massnahmen ist der Durchgangsbahnhof Luzern.</p> <p>Mit dieser Anpassung der Bahninfrastruktur ergibt sich kein direkter Bedarf für eine Anpassung des ÖV-Netzes in der Agglomeration oder der Zugänglichkeit der Haltestellen.</p> <p>Die Auswirkungen auf die entsprechenden Infrastrukturen an den Bahnhöfen (Perronverlängerungen, neue Bushaltekanten, Zugänglichkeit, Personenfluss) sind aktuell insbesondere in Stans derzeit in Abklärung.</p>
Zeitplan	Das Vorhaben ist aktuell zur Vororientierung im Sachplan Schiene enthalten. Ob langfristig ein Halbstundentakt eingeführt werden kann, welcher den Doppelspurausbau bedingt, ist Teil der laufenden Arbeiten und wird in der Überarbeitung des Angebotskonzepts 2035 (Botschaft 2030) überprüft.
Federführung	BAV
Beteiligung	BAV, zb, ARE, BAFU, kantonale Fachstellen Nidwalden und Obwalden

Massnahme	ÜG.06 Kreuzungsstelle Stans Bitzi	AP Nr.	ÜG.06
		SP	Schiene



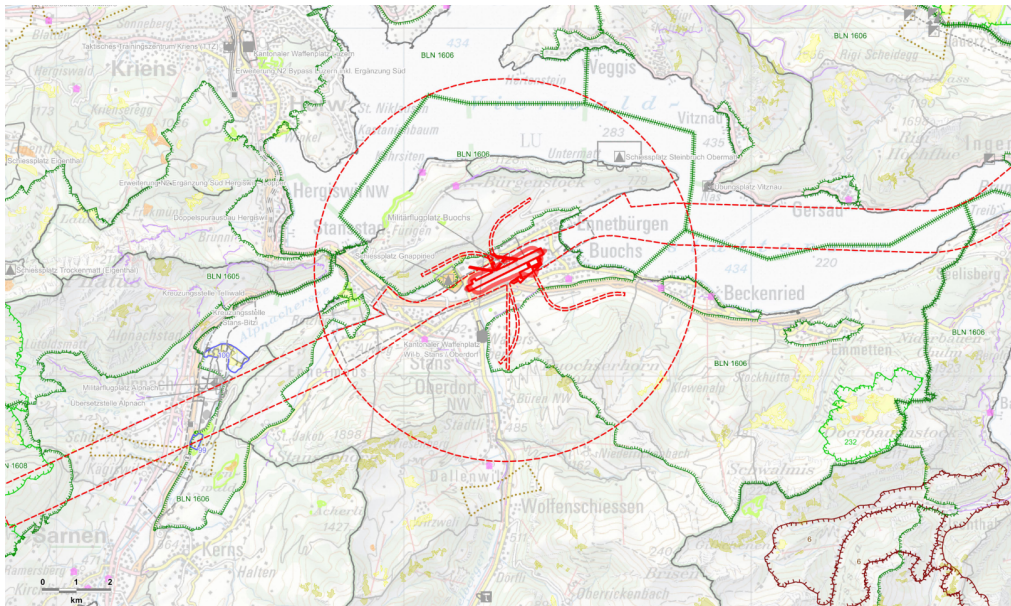
Inhalt und Wirkung

Objektblatt	OB 5.2 Raum Pilatus
--------------------	---------------------

Massnahmenbeschreibung	<p>Nördlich von Stans wird eine circa 730 Meter lange Kreuzungsstelle vorgesehen.</p> <p>Die Massnahme ist Teil der Überarbeitung des Angebotskonzepts 2035 (Botschaft 2026) und ist im Sachplan Schiene enthalten. Falls das Angebot auf der Brüniglinie langfristig zu einem Halbstundentakt verdichtet wird, bedingt dies diverse Doppelspurausbauten und die Einrichtung von Kreuzungsstellen. Eine Realisierung ist bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbaus schrittweise zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung mit einem Bundesbeschluss.</p> <p>Der Interregio Luzern-Engelberg wird integral zum Halbstundentakt verdichtet. Der Ausbau der Doppelspur zwischen Hergiswil Matt und dem Bahnhof Hergiswil ist aus Sicht des Regierungsrates besonders relevant, um die Fahrplanstabilität und die Kapazitäten zu erhöhen.</p> <p>Im vom Bundesrat genehmigten Richtplan Obwalden 2007 behandeln verschiedene Richtplante die Aufgabe im Bereich öffentlicher Verkehr. So setzt sich der Kanton für den Ausbau der Zentralbahn zwischen Hergiswil und Luzern ein und unterstützt den Ausbau der Verbindung nach Interlaken. Er sichert mit Freihaltmassnahmen die Planung und Realisierung von Doppelspurbereichen auf den Talstrecken der Zentralbahn.</p> <p>Im vom Bundesrat genehmigten Richtplan Nidwalden wird als Koordinationsaufgabe festgehalten, dass die Verbindung des Regionalzentrums Stans mit Luzern und Sarnen sowie weiterführenden Zentren mit einem attraktiven und leistungsfähigen Angebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen ist. Dabei soll insbesondere die Option eines Doppelspurausbaus im Raum Hergiswil – Horw geprüft werden.</p> <p>Das eidgenössische Parlament stimmte am 21. Juni 2019 den Bundesbeschluss über den Ausbaus schrittweise der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Angebotsausbau gefällt. Die zur Umsetzung des geplanten Angebotsausbaus notwendigen Infrastrukturausbauten haben keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie werden mit anderen Instrumenten koordiniert.</p>
-------------------------------	---

Schnittstellen	<p>Der Doppelspurausbau Hergiswil (ÜG.05) und die Kreuzungsstelle Stans-Bitzi sind abhängig von den Ausbauten des Ausbauschnittes STEP 2035. Je nach Ankunftszeiten des Fernverkehrs in Luzern ist als Reparaturmassnahme insbesondere der Doppelspurtunnel Hergiswil zu prüfen, falls der Fahrplan der Strecken Luzern-Interlaken und Luzern-Engelberg (Zentralbahn) an veränderte Fahrlagen des Fernverkehrs angepasst werden muss. Als mögliche Ergänzung sollen für die Botschaft 2026 erste Etappen von einzelnen Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 geprüft werden. Eine dieser Massnahmen ist der Durchgangsbahnhof Luzern.</p> <p>Mit dieser Anpassung der Bahninfrastruktur ergibt sich kein direkter Bedarf für eine Anpassung des ÖV-Netzes in der Agglomeration oder der Zugänglichkeit der Haltestellen.</p>
Zeitplan	Das Vorhaben ist aktuell zur Vororientierung im Sachplan Schiene enthalten.
Federführung	BAV
Beteiligung	BAV, zb, ARE, BAFU, kantonale Fachstellen Nidwalden und Obwalden

Massnahme	ÜG.07 Umnutzung Flugplatz Buochs	AP Nr.	ÜG.07
		SP	Luftfahrt, Militär



Inhalt und Wirkung

Objektblatt	SIL Teil IIIC B4 NW-1 (Stand 26.02.2020)
Massnahmenbeschreibung	<p>Beim Flugplatz Buochs handelt es sich um einen ehemaligen Militärflugplatz, welcher seit 1946 auch zivil mitbenutzt wird. Diese Nutzung umfasst zivile Flüge im Zusammenhang mit den Entwicklungs- und Unterhaltsarbeiten auf den Arealen der Pilatus Flugzeugwerke und der RUAG, sowie Motor- und Segelflugsport. Auch Unternehmen und Private benützen den Flugplatz. Ausserdem werden gelegentliche Trainings- und Einsatzflüge der Luftwaffe mit Helikoptern und Propellerflugzeugen durchgeführt. Der Flugplatz Buochs ist für die Pilatus Flugzeugwerke AG als mit Abstand grösster Arbeitgeber im Kanton Nidwalden unabdingbar und für den Kanton Nidwalden von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung.</p> <p>Mit der Revision des Sachplans Militär (SPM) hat der Bundesrat am 8. Dezember 2017 beschlossen, die militärische Nutzung des Flugplatzes Buochs einzustellen, was jedoch eine gelegentliche militärische Mitbenützung des zivilen Flugfelds nicht ausschliesst.</p> <p>Mit Beschluss des Landrates im Jahr 2012 wurde den Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans die Möglichkeit gegeben, die nicht mehr notwendigen Flächen zurückzukaufen. Die Korporationen haben diese frei werdenden Flächen des Flugplatzgeländes vom Bund im Jahr 2013 zurückgekauft.</p> <p>Ehemalige Militäranlagen, die nicht in eine zivile Nutzung überführt werden, sollen zurückgebaut werden. Die Hauptpiste und das nördliche Rollwegsystem verbleiben im Besitz des VBS. Der Flugplatz soll als ziviles Flugfeld weitergenutzt werden. Dies erfordert eine Umnutzung nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. Die Umnutzung umfasst die Plangenehmigung für die Bauten und Anlagen, die zivil weitergenutzt werden (inkl. Piste und Rollwege), sowie die Überprüfung und Anpassung von Betriebsreglement und Betriebsbewilligung (inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung UVP). Das Umnutzungsverfahren soll auf der Grundlage der bestehenden Flugplatzinfrastruktur durchgeführt werden («Übergangsphase 2020»). Die Plangenehmigung für die vorgesehenen Ersatz- und Neubauten soll in einem nachgelagerten, separaten Verfahren erteilt werden («Endzustand 2025»). Das Objektblatt ist auf diesen Endzustand ausgerichtet. Nicht-aviatisch weitergenutzte militärische Bauten und Anlagen sind nach kantonalem Recht umzunutzen.</p> <p>Der Flugbetrieb soll im bisherigen Rahmen weitergeführt und in erster Linie auf den Bedarf der flugplatzansässigen Unternehmen ausgerichtet werden. Die Zahl der jährlichen Flugbewegungen wird auf 20 000 begrenzt.</p>

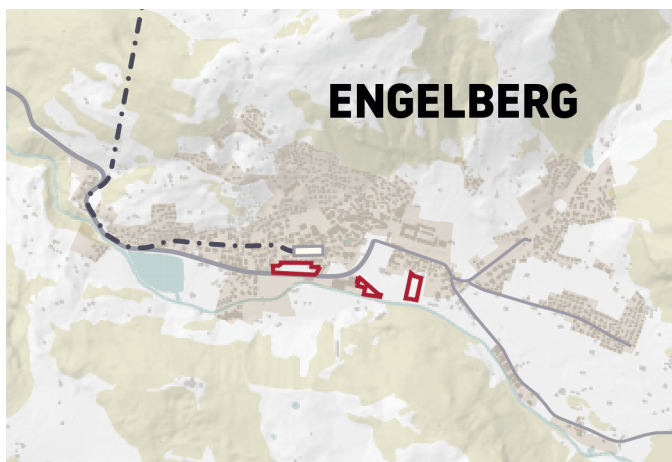
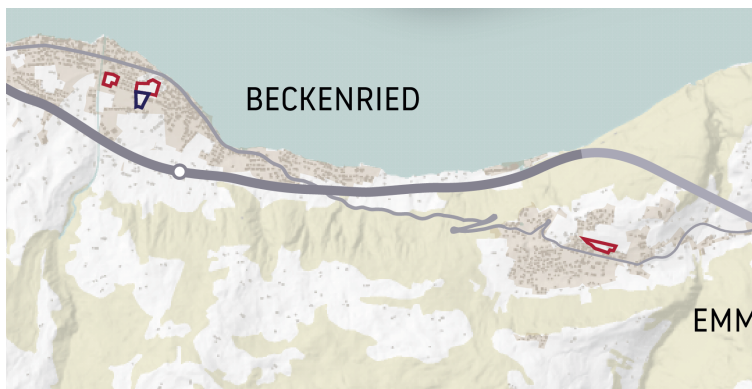
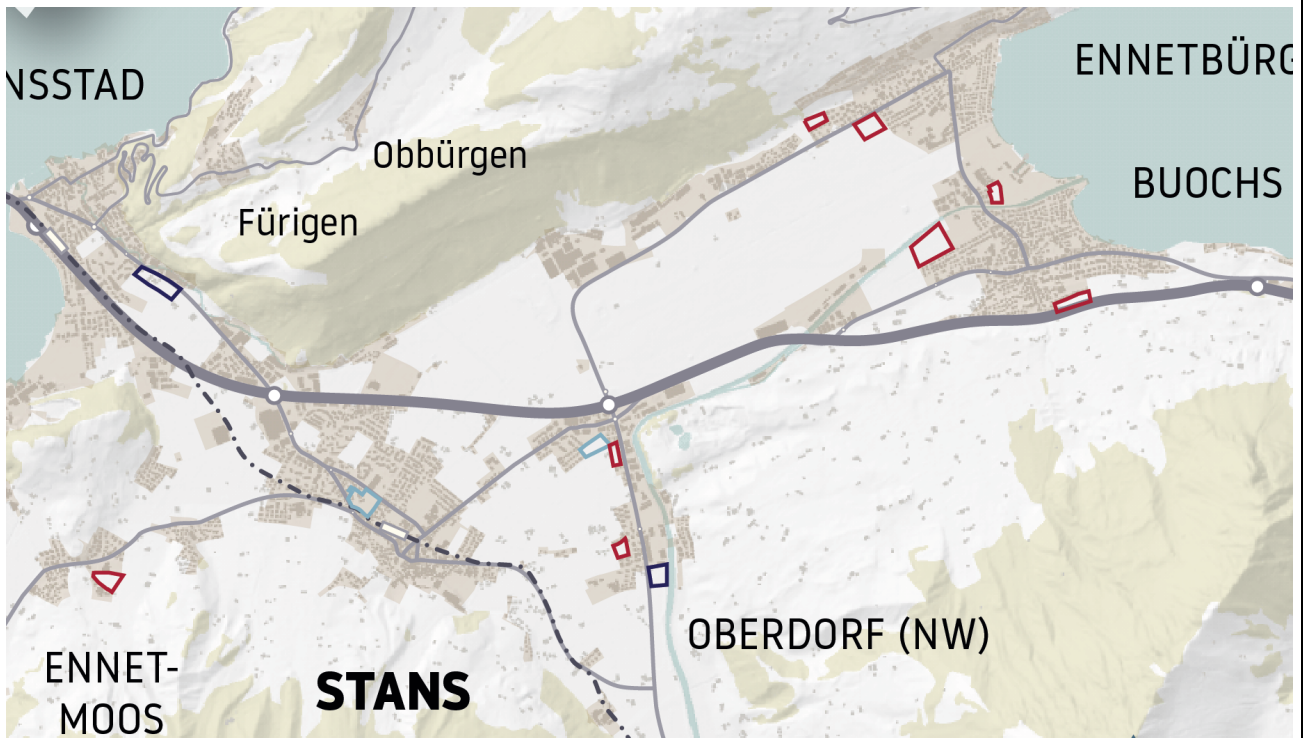
	Der Kanton beteiligt sich weiterhin zur Hälfte am Betrieb des Flugplatzes sowie an den Investitionskosten für die neue Infrastruktur. Der entsprechende Kredit wurde in einer Volksabstimmung im November 2017 gutgeheissen. Die andere Hälfte wird von der Pilatus Flugzeugwerke AG übernommen.
Schnittstellen	Durch die Umnutzung des Flugplatzes werden Flächen frei, die gewerblich genutzt werden sollen. Dazu wurden Entwicklungsschwerpunkte ausgeschieden (ESP Bürgenberg Süd und ESP Fadenbrücke). Diese neuen Nutzungen bedingen eine verbesserte Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- wie den Veloverkehr. Entsprechende konzeptionelle Inhalte sind in den Teilstrategien aufgeführt und teilweise als Massnahmen abgehandelt.
Zeitplan	<p>Im April 2015 haben der Kanton Nidwalden, die Standortgemeinden Buochs, Ennetbürgen und Stans sowie die drei Korporationen eine Vereinbarung mit Grundsätzen zur Entwicklung des Flugplatzes unterzeichnet. Diesen Grundsätzen wird im Objektblatt Rechnung getragen.</p> <p>Die Möglichkeiten der künftigen Nutzung des Flugplatzareals und der Ausgestaltung der Flugplatzinfrastruktur wurden in einem breit angelegten Prozess evaluiert. Kanton, Gemeinden und Korporationen haben sich auf eine Lösung geeinigt, bei der die Flugplatzbauten südlich der Piste angeordnet sind; die Ergebnisse der Evaluation sind im Bericht vom Januar 2016 festgehalten.</p> <p>Bei der Umnutzung des Flugplatzes Buochs handelt es sich um eine bedeutende raumwirksame Änderung, welche eine Richtplananpassung erfordert. Darin wurden die Koordinationsaufgaben der Kapitel V5 «Zivilluftfahrt» und Ö1 «Militär und Bevölkerungsschutz» entsprechend der neuen Nutzung überarbeitet. Der geänderte kantonale Richtplan wurde durch den Landrat am 25. September 2019 verabschiedet und vom Bundesrat am 11. November 2020 genehmigt.</p> <p>Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL legt mit dem überarbeiteten Objektblatt vom 26. Februar 2020 zudem für den Flugplatz Buochs den generellen Rahmen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flugplatzes behördenverbindlich fest.</p> <p>Im Jahr 2021 erteilte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) der Flugplatzbetreiberin, der Airport Buochs AG, die Bewilligung für den zivilen Betrieb des ehemaligen Militärflugplatzes und das überarbeitete Betriebsreglement. Dagegen wurden von der Genossenkorporation Ennetbürgen und von drei Personen Beschwerde eingereicht. Der Grossteil dieser Beschwerden wurde mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (16.04.2024) abgewiesen. Die Entwässerung von Piste und Rollwegen bedarf einer schriftlichen Regelung mit den drei Genossenkorporationen Buochs, Stans und Ennetbürgen. Aktuell laufen die entsprechenden Verhandlungen.</p>
Federführung	Gesuchsteller Airport Buochs AG (ABAG) BAZL
Beteiligung	BAZL, Airport Buochs AG, Kanton Nidwalden, Standortgemeinden Buochs, Ennetbürgen und Stans, Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans Armasuisse: Pisten und Rollwege

3 Massnahmen Siedlung

Übersicht Massnahmen

M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	Priorität AP5
S 1	Nachführung Siedlungserweiterungsgebiete (bei aktuellen Siedlungsleitbildern)	A	A
S 2	Konzept Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen	A-C	A
S 3	Nachführung von Siedlungsbegrenzungen	A	A
S 4	Stans West, Strategische Vorbereitung von Siedlungsmassnahmen	A-C	B
S 5	Stans – Qualitative Bebauung Wohngebiet Untere Spichermatt	--	A
S 6	Stans – Aufzoning, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG	A	A
S 7	Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt	B	B
S 8	Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Gross Lehli	B	B
S 9	Stans – Städtebauliche Entwicklung Gebiet Bahnhof Süd	--	A

Massnahme	Nachführung Siedlungserweiterungsgebiete (bei aktuellen Siedlungsleitbildern)	Nr. AP	S 1
		ARE Code	1509.2.115
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	A



LEGENDE

- Siedlungserweiterungsgebiet
- Wohnen / Mischnutzung / Arbeiten

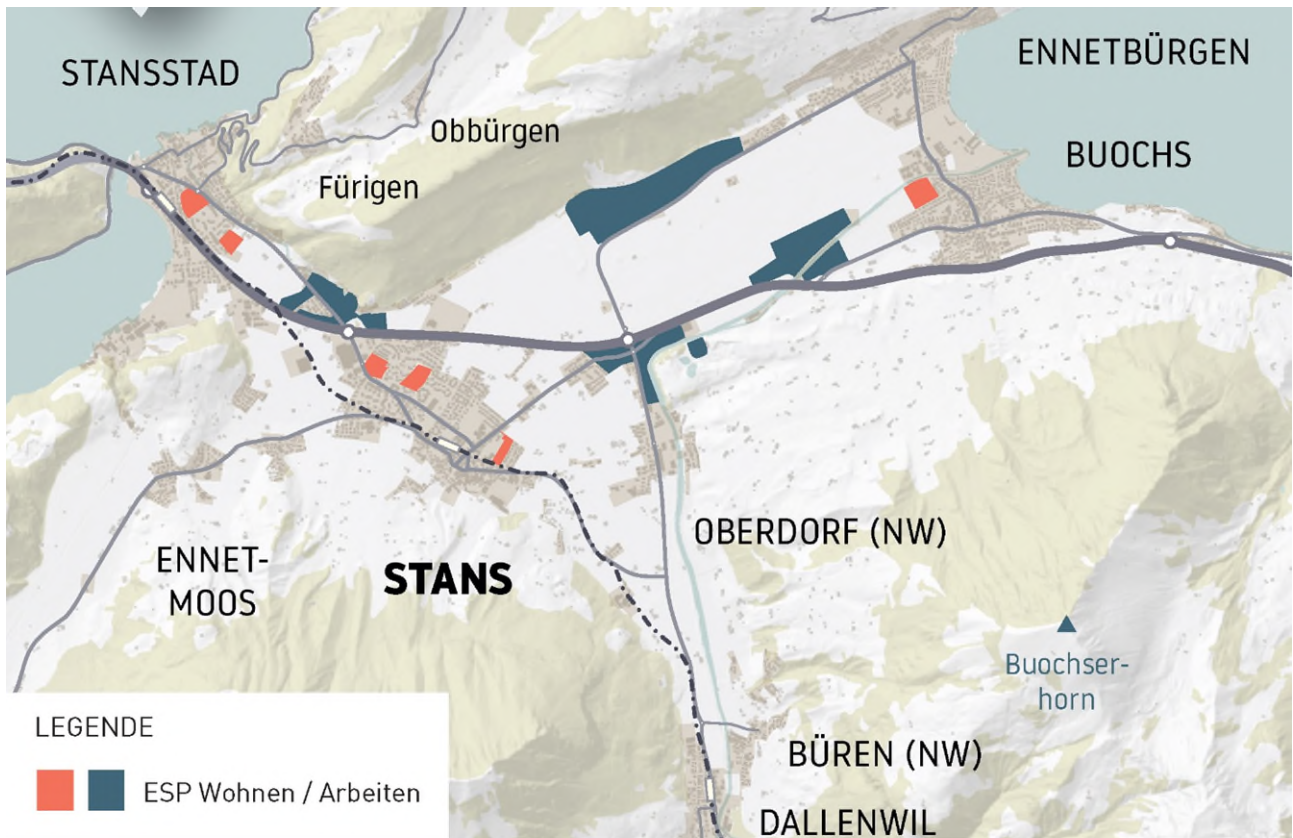
Auszug Teilstrategie Siedlung

Inhalt und Wirkung	
Ausgangslage	<p>Die Massnahme baut auf der Massnahme S3 – Neueinzonungen und Siedlungserweiterungsgebiete als Grundlage für die Siedlungsleitbilder und die Ortsplanung) des AP der 2. Generation auf.</p> <hr/> <p>Im Sinne einer nachhaltigen und kompakten Siedlungsentwicklung sind Siedlungserweiterungen zurückhaltend einzusetzen. Wenn notwendig, sind diese an raumplanerisch und verkehrstechnisch günstigen Orten vorzunehmen. Dafür ist deren Steuerung unerlässlich.</p> <p>Im Rahmen einer aktuellen Schätzung wurden die gut erschlossenen Innenentwicklungspotenziale der Gemeinden im Kanton Nidwalden identifiziert und aufgezeigt. Stand heute (Mai 2024) in Nidwalden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 320 unbebaute, eingezonte Parzellen in Wohn- und Mischzonen mit je über 400 m² Fläche → 466'060 m² → bei 75 m² / Pers. = 6'200 Personen – Fläche in uneingezonten ESP Wohnen gemäss Richtplan: 130'000 m² → bei 50 m² / Pers. = 2'600 Pers. <p>Dabei wurde das Verdichtungspotenzial bebauter Parzellen noch nicht eingerechnet. Mit den oben genannten Zahlen wurde nachgewiesen, dass der Kanton, ausgehend von einem Bevölkerungszuwachs von ca. 3'800 Personen bis zum Jahr 2038, genügend Flächenpotenziale für das Abfangen des Bevölkerungszuwachses zur Verfügung stehen und bereits ausgewiesen hat.</p> <p>Im Rahmen dieses Agglomerationsprogramms (AP) 2G sind Standorte als mögliche Siedlungserweiterungsgebiete ausgeschieden worden. Im AP 5G können über die bereits in der 2G ausgeschiedenen SEGs keine weiteren SEG ausgeschieden werden, da diese ansonsten den Planungshorizont und die Entwicklungsabsichten des kantonalen Richtplans (15 Jahren) überschreiten würden.</p> <p>Grundsätzlich haben Siedlungserweiterungsgebiete ähnliche Eigenschaften wie ESP's. Bei der Erarbeitung der Siedlungsleitbilder sowie bei Nutzungsplanänderungen sind diese zu berücksichtigen.</p> <p>Bislang erreicht ein Grossteil der SEG-Arbeiten in der ÖV Erschliessungsgüte die Kategorie D oder schlechter. Die Erschliessung und Anbindung an die notwendige Infrastruktur sollte bei der Ausweisung solcher Gebiete grundsätzlich mitbedacht werden. Nach Überprüfung der im AP 2G ausgewiesenen SEGs hat sich u.a. ergeben, dass in Hergiswil die SEG-Wohnen nicht mehr den aktuellen Entwicklungsabsichten der Gemeinde (Nutzungsplanrevision Feb 2024) entsprechen und daher künftig nicht mehr als SEG dargestellt werden, da die Erschliessung nicht gesichert und problematisch ist. Das SEG Buochs am Flugplatz wird zukünftig als ESP dargestellt.</p>
Massnahmenbeschreibung	<p>Im Sinne des haushälterischen Umgangs mit Grund und Boden und der Schaffung von kompakten Siedlungen gibt der kantonale Richtplan vor, zunächst die Innenentwicklungspotenziale auszuschöpfen. Der darüberhinausgehende Bedarf nach Bauland ist ausführlich zu begründen. Vor Neueinzonungen ist der Nachweis zu erbringen, dass die Innenentwicklungspotenziale ausgeschöpft sind und auch die Entwicklungsschwerpunkte aktiviert wurden.</p> <p>Für die künftige Siedlungsentwicklung gelten grundsätzlich folgende Prioritäten:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale b) Umsetzung der Entwicklungsschwerpunkte c) Umsetzung der langfristigen Siedlungserweiterungsgebiete <p>Grundsätzlich gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die bestehenden SEG sind auf Lage, Grösse und Eignung im Sinne der Erreichbarkeit mit dem ÖV zu überprüfen. – Bei überdimensionierten und schlecht gelegenen Bauzonenreserven sind Auszonungen anzustreben. – Die Dichteziffer in SEG kann über die im kantonalen Richtplan festgesetzte Zahl hinaus erhöht werden. Dies ist im Sinne des haushälterischen Umgangs mit Grund und Boden erwünscht. – Bei der Erarbeitung der Siedlungsleitbilder sowie bei Nutzungsplanungen durch die Gemeinden sind die Siedlungserweiterungsgebiete im Sinne der oben genannten Punkte zu überarbeiten.

	<p>Die ausgewiesenen Siedlungserweiterungsgebiete sind hauptsächlich in Stans, Ennetbürgen und Buochs verortet. Das grösste SEG-Arbeiten ist in Buochs am Flugplatz vorgesehen.</p> <p>Die SEG sollen wie folgt priorisiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – vorrangig werden die SEGs entwickelt, die bereits an die bestehende Infrastruktur angeschlossen sind. – Im nächsten Schritt sind die SEGs zu priorisieren, deren ÖV-Erschliessungsgüteklasse mindestens die Kategorie D erreicht. – Erst im Anschluss sind die übrigen SEG zu entwickeln – und zwar nur dann, wenn die Notwendigkeit und ihr Nutzen ausreichend begründet werden kann. <p>Mit dieser Vorgehensweise wird im Sinne des nachhaltigen Umgangs mit Grund und Boden sichergestellt, dass zuerst die Innenentwicklung vorangetrieben wird und die bestehenden Verdichtungspotenziale ausgeschöpft werden bevor neues Bauland akquiriert wird.</p>		
Abstimmung Siedlung & Verkehr	<p>Bei der Ausweisung der SEG soll vorrangig auf bestehende Erschliessungsstruktur zurückgegriffen werden. Damit die Siedlungserweiterungsgebiete verkehrstechnisch, nicht nur durch den MIV, sondern insbesondere durch den ÖV besser erschlossen werden können, ist die Abstimmung mit dem Verkehr unumgänglich. Im Sinne der nachhaltigeren Mobilitätsformen sind der Ausbau des Fuss- und Velowegs mitzudenken.</p>		
Beteiligte Akteure	Kanton Nidwalden, Gemeinde, Dritte: Grundeigentümer		
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Gesamtverkehrsentwicklung durch Anschluss an bestehende Erschliessungsinfrastrukturen – Konzentration an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen – Schaffung von Siedlungsstrukturen der kurzen Wege – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch den vermehrt auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verlagerten Verkehr – Reduktion der Lärmemissionen durch die Konzentration des MIV im Umfeld des Hochleistungsnetzes und vermehrte Verlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr – Reduktion des Ressourcenverbrauchs (Bodenfläche) durch stark verdichtete Bauweise 		
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gemeinsam Planen – Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Zweckmässige und umweltschonende Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote 		
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung von Siedlung und Verkehr – Innenentwicklung – Siedlungs- und Ortsbildqualität – gezielte Anwendung der vorhandenen Planungsinstrumente: Zonenplananpassung, Überbauungsvereinbarung, Machbarkeitsstudien 		
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <p>TS S2 – Schwerpunkt-mässige Verdichtung des Bestands an zentralen Lagen</p> <p>TS S4 – Siedlungserweiterungsgebiete definieren</p>		
Bezug zu anderen Massnahmen	Keine		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	
	<p>Es ist auf die Stimmigkeit mit den Aussagen des kantonalen Richtplans (KRP) zu achten. Die im KRP benannten SEG haben sehr unterschiedliche ÖV-Güteklassen. Sie sind in mehreren Fällen als Zwischenergebnis definiert und noch weiter abzustimmen.</p> <p>Im Sinne der Innenentwicklung und dem Schutz von Fruchtfolgeflächen ist zu prüfen, ob im kantonalen Richtplan bereits ausgeschiedene SEG zurückgestuft werden können. Auch die Priorisierung der einzelnen Gebiete muss ergänzt werden.</p>		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE

Flächenbeanspruchung	Siedlungserweiterungsflächen befinden sich in der Regel im Nichtbaugebiet. Mit der Umsetzung der Massnahmen kommt es zur Inanspruchnahme von Fruchfolgefleichen und Landwirtschaftsflächen.
Umweltschutzgesetzgebung	---
Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte Keine, da noch keine SEGs umgesetzt wurden.
	Weitere Planungsschritte
Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	
Weitere Dokumente	

Massnahme	Konzept Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen	Nr. AP	S 2
		ARE Code	1509.2.101 /103 /104 /105 /107 /108 /109 /111 /112 /113 /114
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	A-C



Auszug Teilstrategie Siedlung

Inhalt und Wirkung

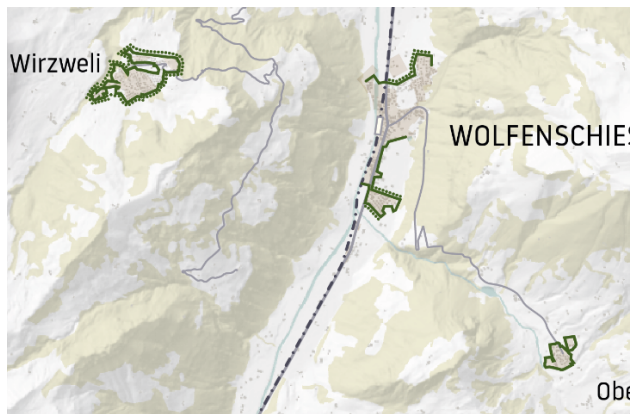
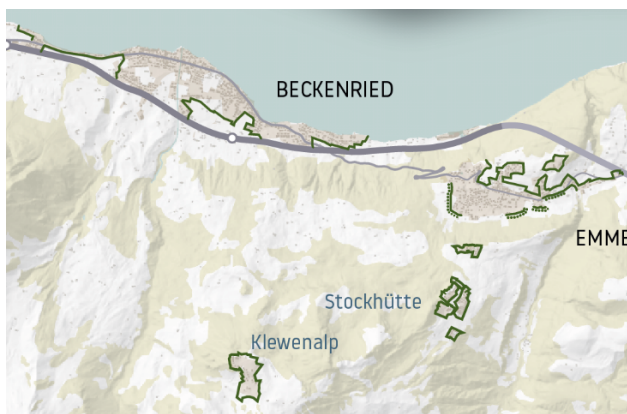
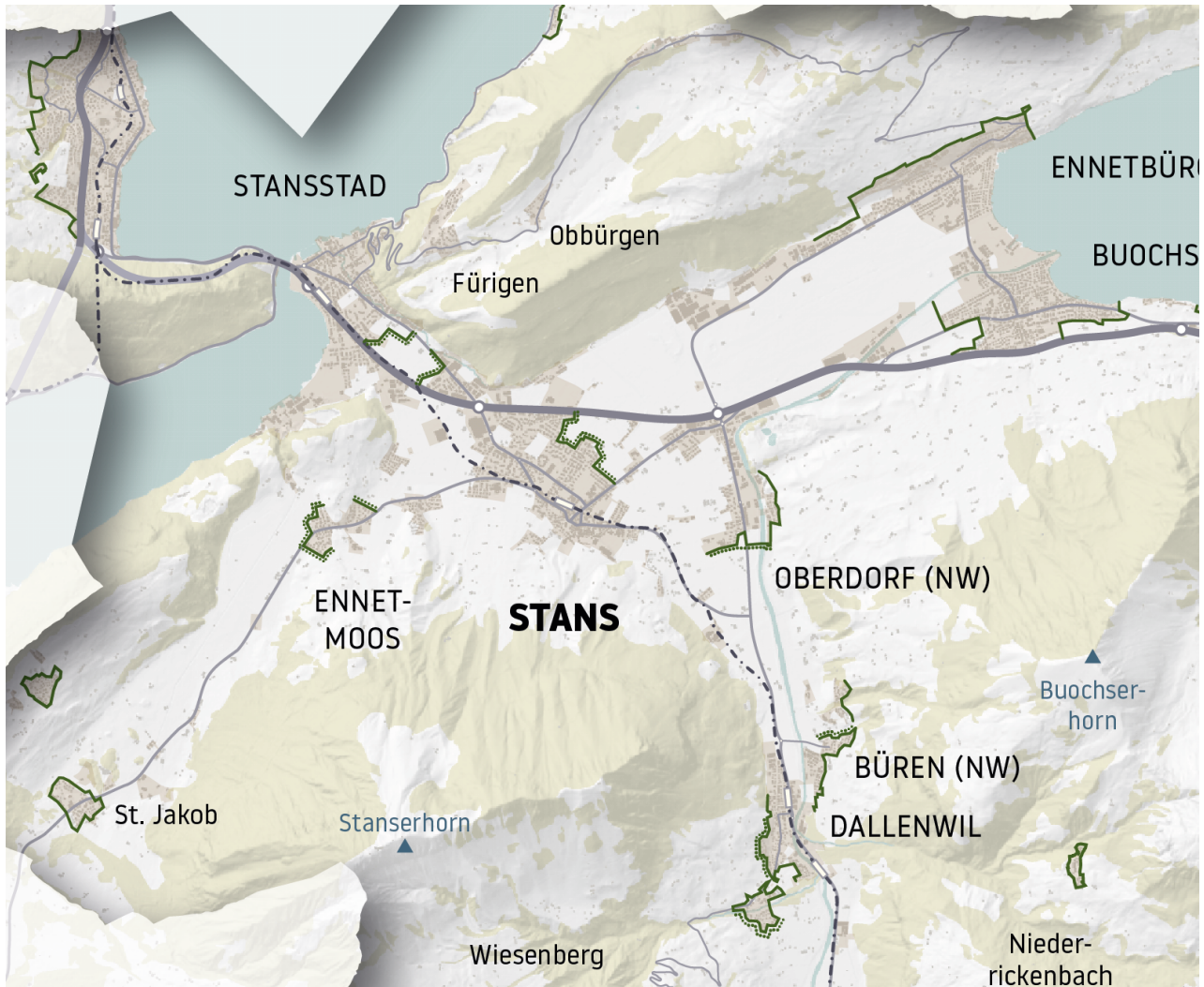
Ausgangslage	<p>Die Massnahme baut auf der Massnahme S 2 – Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten – aus dem AP 2G auf.</p> <p>Der Kanton Nidwalden hat sich, entsprechend des Art. 3 Raumplanungsgesetzes, zum Ziel gesetzt, die weitere Ausdehnung der Siedlungsflächen nach aussen zu begrenzen und im Gegensatz zu den bisherigen Entwicklungen das Wachstum stärker auf die Verdichtung des Bestands auszurichten. Die Arbeitsplatzentwicklung soll dabei, gemäss den Aussagen des kantonalen Richtplans, primär in Gemeinden mit ESP Arbeiten (Stans und Buochs) oder mit Siedlungserweiterungsgebiete Arbeiten an gut erschlossenen Lagen stattfinden. Bis 2040 wird mit rund 2'800 zusätzlichen Arbeitsplätzen (ca. +12%) gerechnet. Das Bevölkerungswachstum soll primär in Stans, Hergiswil, Buochs, Stansstad, Ennetbürgen, Beckenried, Oberdorf und Ennetmoos stattfinden. Gemäss kantonalem Richtplan wird mit einem Bevölkerungswachstum von 6 % bis 2040 ausgegangen. Anzumerken ist, dass die aktualisierten Prognosen des Bundes im Kanton Nidwalden von einem von einem Wachstum von 16 % ausgehen, was umso mehr eine Verdichtung nach innen erfordert.</p> <p>Im Sinne der nachhaltigen Siedlungsentwicklung ist die Vorbereitung und Umsetzung von Entwicklungsschwerpunkten an auf raumplanerischer Sicht besonders geeigneten Standorten zu fördern.</p>
---------------------	---

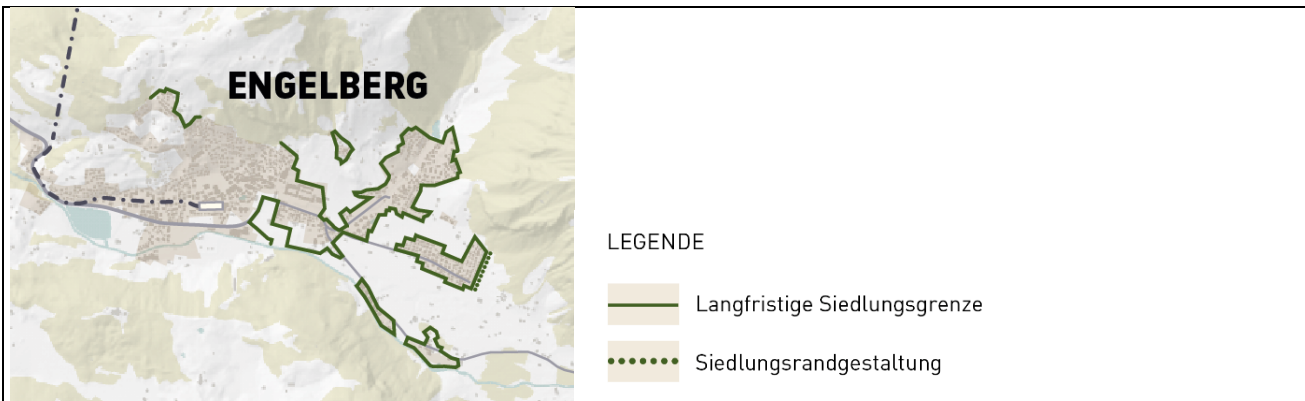
	<p>Folgendes ESP Wohnen wurde bereits seit dem AP 2G teilweise umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Stansstad, Schürmatt <p>Folgende ESP Arbeiten wurden bereits seit dem AP 2G wie folgt umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Stans Nord ist teilweise umgesetzt – Faden / Flugplatz ist in Umsetzung – Bürgenberg Süd ist teilweise in Umsetzung – Kreuzstrasse ist in Umsetzung
<p>Massnahmenbeschreibung</p>	<p>Für bereits umgesetzte ESP Arbeiten gilt: Es ist eine Überprüfung der Arbeitsplatzpotenziale im Richtplan vorzunehmen. Damit kann überprüft werden, ob z.B. das im Rahmen eines Masterplans angesetzte Arbeitsplatzpotenzial reduziert werden kann, da es zuvor zu hoch kalkuliert wurde. Es kann ausserdem überprüft werden, ob das Arbeitsplatzpotenzial noch nicht ausreichend ausgeschöpft wurde und Möglichkeiten zur Nachverdichtung bestehen.</p> <p>Als Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten wurden die folgenden Standorte benannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Buochs Fadenbrücke / Flugplatz (mittel- bis langfristig) weiterhin in Umsetzung – Stans Nord ist bislang nur teilweise umgesetzt – Stans / Ennetbürgen Bürgenberg Süd, weiterhin in Umsetzung – Stans Rieden / Oberdorf Wiler Allmend – Stans, Kreuzstrasse (in Umsetzung) – Oberdorf, Ennerberg (Teilrevision Richtplan) <p>Als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohnen werden die folgenden Standorte benannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Buochs Aadörfli (langfristig) – Stans, Obere Steinersmatt (in Planung) – Stans Lehli (in Planung) – Stans, Hostatt (in Planung) – Stansstad, Unterfeld – Stansstad, Schürmatt <p>Mindestanforderungen ESP Arbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zentrale Lage – Erschliessung/Infrastruktur: Das Gebiet ist sehr gut auf das bestehende Verkehrsnetz ausgerichtet oder die Erschliessung kann durch zweckmässige Ergänzung sichergestellt werden. – Die Entwicklung von Industrie- und Gewerbebauten soll vor allem auch in der Höhe stattfinden. – ÖV-Güteklasse: mindestens C (Dienstleistung, arbeitsplatzintensive Gewerbe), mindestens D (arbeitsplatzarme Gewerbe / Industrie) – Landschaft: wichtige unbebaute (Frei-)Flächen werden berücksichtigt – Kulturland: Das Kulturland und insbesondere die Fruchtfolgeflächen werden berücksichtigt und möglichst geschont. <p>Mindestanforderungen ESP Wohnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grösse mindestens 1 ha – Erschliessung: Das Gebiet ist für alle Verkehrsteilnehmer zweckmässig erschliessbar. Hierfür werden prioritär gut erschlossene, zentral liegende Flächen genutzt. – Infrastruktur: Das Gebiet ist auf bestehende Infrastrukturen ausgerichtet bzw. auf effiziente Weise durch neue Angebote zu erschliessen. – ÖV-Güteklasse: Ziel B, jedoch mindestens C – Hohe Dichte; die über die Anzahl der Bewohner pro Wohnfläche zu definieren ist – 1 Person / 50 m² Parzellenfläche – Landschaft: wichtige unbebaute (Frei-)Flächen werden berücksichtigt, um Siedlungsqualitäten zu erhalten. – Gezielte bzw. bewusste Siedlungsrandgestaltung, um einen gelungenen Übergang zwischen Siedlung und Landschaft herzustellen. – Kulturland: Das Kulturland, insbesondere die Fruchtfolgeflächen werden berücksichtigt und möglichst geschont.

	<p>Schwerpunktmässig wird die Entwicklung der Siedlungsfläche für weiteren Wohnraum durch Innenentwicklung und die ESP Wohnen und Siedlungserweiterungsgebiete (SEG) Wohnen auf Stans, Buochs und Stansstad gelenkt. Diese Orte werden sich damit zu wichtigen Arbeitsplatzstandorten entwickeln. Damit nicht zusätzlicher Baulandbedarf entsteht, ist bei der Planung auf eine hohe Dichte zu achten, damit das prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums aufgefangen werden kann.</p> <p>Für die ESP, für die noch keine planerischen Überlegungen bestehen, sollen die jeweiligen Entwicklungsabsichten und die zeitliche Umsetzungsschiene festhalten werden, um eine abgestimmte und etappierte Entwicklung vorzuspüren. Die Entwicklungsabsichten sollen vom Kanton in einer Gesamtübersicht zusammengestellt werden, um die Abstimmung zur räumlichen Entwicklung und Etappierung auf Stufe Richtplan vorzunehmen und mit den Gemeinden koordinieren zu können.</p> <p>Die ESP sind gegenüber den langfristigen Siedlungserweiterungsgebieten prioritär zu behandeln. Die Ausweisung dieser ESP sollen grundsätzlich bereits auf kantonaler Stufe diskutiert werden. Die Gemeinde müssen dann die ESP – Gebiet bei ihrer Ortsplanung berücksichtigen und konkretisieren.</p>
<p>Abstimmung Siedlung & Verkehr</p>	<p>Durch die Lage der ESP Arbeiten wird eine grosse Arbeitsplatzentwicklung um den Flugplatz, insbesondere in den Gemeinden Buochs und Ennetbürgen, aber auch Stans stattfinden. Das bedeutet gleichzeitig, dass die Entwicklung an Lagen mit mangelhaftem ÖV-Anschluss stattfinden wird (ÖV-Güteklasse D oder schlechter). Aufgrund der Lage der ESP Arbeiten nahe den Siedlungsgebieten der Gemeinden ist die Anbindung der neuen Arbeitsplätze an den ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr in die Entwicklung zwingend einzubeziehen.</p> <p>Im Rahmen der Gestaltungspläne werden Mobilitätskonzepte verlangt, die aufzeigen müssen, ob der Ausbau oder Neubau von Verkehrsinfrastruktur durch das geplante Vorhaben notwendig wird. In diesem Zuge ist auch eine Reduktion des Parkplatzangebots zu prüfen.</p>
<p>Beteiligte Akteure</p>	<p>Kanton Nidwalden und die jeweilige Gemeinde</p>
<p>Aufgabentyp</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe</p>
<p>Nutzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Gesamtverkehrsentwicklung durch Anschluss an bestehende Erschliessungsinfrastrukturen, Schaffung von Siedlungs- und Arbeitsstrukturen der kurzen Wege – Direkte Anbindung an den ÖV, Konzentration an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen – Schaffung von kurzen Wegen – Erhöhung der Siedlungsqualität – Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen durch den vermehrt auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verlagerten Verkehr – Reduktion der Lärmemissionen durch die Konzentration des MIV im Umfeld des Hochleistungsnetzes und vermehrte Verlagerung auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr – Reduktion des Ressourcenverbrauchs (Bodenfläche) durch stark verdichtete Bauweise
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gemeinsam Planen – Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Zweckmässige und umweltschonende Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung von Siedlung und Verkehr – Innenentwicklung – Siedlungs- und Ortsbildqualität – Siedlungsklima – gezielte Anwendung der vorhandenen Planungsinstrumente: Zonenplananpassung, Überbauungsvereinbarung, Machbarkeitsstudien <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – TS S1 – Siedlungsentwicklung nach innen lenken – TS S2 – Schwerpunktmässige Verdichtung des Bestands an zentralen Lagen – TS S3 – Entwicklungsschwerpunkte abstimmen und umsetzen

Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - S 4 Stans West, Strategische Vorbereitung von Siedlungsmassnahmen - S 6 Stans – Aufzoning, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG - S 7 Stans – Einzoning und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt - S 8 Stans – Einzoning und qualitative Bebauung Wohngebiet Gross Lehli - EL-FVV-08 Buochs – Fussverkehrs- und Businfrastruktur ESP Faden - M-03 Stans – Drehscheibe Kreuzstrasse Stans Ost 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	<p>Die aufgelisteten ESP sind bereits im kantonalen Richtplan enthalten. Es handelt sich demnach um keine komplett neuen Gebiete, die ausgewiesen werden.</p> <p>S1-8 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Buochs Aadörfli / Festsetzung - Stans Hostatt / Zwischenergebnis - Stans Lehli / Zwischenergebnis - Stans Milchbrunnen / Vororientierung (wird im AP 5 nicht weiterverfolgt, da die Gemeinde derzeit keine Entwicklungen beabsichtigt.) - Stans Obere Steinersmatt / Zwischenergebnis - Stansstad Schürmatt / Festsetzung (nördlicher Teil), Vororientierung (südlicher Teil) - Stansstad Unterfeld / Zwischenergebnis <p>S1-9 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stans Rieden / Oberdorf Wiler Allmend / Buochs Fadenbrücke / Festsetzung - Stans / Ennetbürgen, Bürgenberg Süd / Zwischenergebnis - Stans Nord / Festsetzung (westlicher Teil); Zwischenergebnis (östlicher Teil) (im AP 5 wird der östliche Teil nicht weiterverfolgt, da die Gemeinde derzeit keine Entwicklungen beabsichtigt) <p>Künftige Anpassungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Minimaldichten des Richtplans sollen überprüft werden. Da es sich zeigt, dass Dichten und die Sicherstellung einer hohen Siedlungsqualität vereinbar sind. - Der Modal Split sollte energischer zugunsten des Langsamverkehrs und ÖV verbessert werden. 			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	<p>Bislang werden Einzonungen oftmals ohne Fokus auf die Innenentwicklung vorgenommen. Mit der Massnahme muss daher die Ausdehnung der Wohn- und Gewerbeflächen eingedämmt und der Fokus auf die Innenentwicklung verstärkt werden. Durch die Vermeidung von zusätzlichen Neueinzonungen kann die Flächenausdehnung insgesamt reduziert.</p> <p>Bei einer Einzoning des östlichen Teils des ESP Arbeiten Stans Nord (Zwischenergebnis) werden Fruchtfolgeflächen beansprucht. Da die Gemeinde für das östliche Gebiet von Stans Nord derzeit keine Entwicklung beabsichtigt, ist mittel- bis langfristig keine Flächenbeanspruchung zu erwarten. Beim ESP Stans/Ennetbürgen Bürgenberg Süd ist den Aspekten Erschliessung, Fruchtfolgefläche sowie Wildkorridor Rechnung zu tragen.</p> <p>Das ESP Buochs nördlich Fadenbrücke liegt bislang in einem Bereich ausserhalb der Bauzone.</p>			
Umweltschutzgesetzgebung	-			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte (siehe Ausgangslage und Massnahmenbeschrieb)			
	Weitere Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> - Gestaltungsplan- und Bebauungsplanverfahren für die in der Massnahme aufgelisteten ESP. - Klärung der Entwicklungsabsichten und Zeithorizonte. Zusammenstellung in einer Gesamtübersicht durch den Kanton und Abstimmung der Etappierung. 			
Grundlagen				
Zur Verfügung gestellte Dokumente				
Weitere Dokumente				

Massnahme	Nachführung von Siedlungsbegrenzungen	Nr. AP	S 3
		ARE Code	1509.2.116
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	A





Auszug Teilstrategie Siedlung

Inhalt und Wirkung	
Ausgangslage	<p>Die Massnahme ersetzt die Massnahme S 4 Siedlungsbegrenzung aus dem AP 2G.</p> <p>Der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzuwachs Nidwalden hat in den letzten Jahren eine starke Siedlungsflächenausdehnung nach sich gezogen. Hierfür wurden häufig wertvolle Landschaftsräume mit wenig dichten Siedlungsgebieten überbaut. Inzwischen gibt es einige Gemeinden wie Emmetten und Beckenried, allenfalls Dallenwil, die ein Überangebot an Bauzonenreserven aufweisen. Da sich der Trend fortsetzen und Nidwalden auch künftig wachsen soll, ist der Flächenverbrauch zu reduzieren, indem der Fokus auf die Innenverdichtung gelegt wird. Die Siedlungsentwicklung wird dadurch konzentriert und einer Zersiedlung gezielt entgegengewirkt. Nur so können die bestehenden Verdichtungspotenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen identifiziert und genutzt werden.</p>
Massnahmenbeschreibung	<p>Um die Ausdehnung des Siedlungsgebiets nach aussen zu stoppen und die Innenentwicklung zu fördern, sind die Siedlungsränder langfristig zu sichern. Hier sind die Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel des kantonalen Richtplans massgebend. In Verbindung mit dem zukünftigen Flächenbedarf ist zu prüfen, wo die Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel enger gefasst werden können, um zu definieren, wo heutige Siedlungsränder langfristig bestehen bleiben sollen. Die kommunalen Planungen von Hergiswil und Stans sehen bereits teilweise schärfere Begrenzungen als der Richtplan vor. Die Begrenzungslinien des Richtplans sollen entsprechend angepasst werden. In den Gemeinden Beckenried, Buochs, Dallenwil und Ennetbürgen besteht derzeit noch viel Spielraum zwischen dem baulichen Siedlungsrand und den Siedlungsbegrenzungslinien.</p> <p>Die Siedlungsbegrenzungslinien sind gemeinsam von Kanton und Gemeinden zu überprüfen. Dabei gelten folgende Richtlinien, die in der Teilstrategie Siedlung bereits dargestellt sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsbegrenzungslinien in kleinen Weilern und gegenüber sensiblen Landschaftsräumen sind ohne gute Begründung möglichst nah an der bestehenden Bebauung zu ziehen – Spielraum bei der Siedlungsentwicklung ist nur da zu gewähren, wo dies im Sinne einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sinnvoll ist (siehe auch Massnahme S 1 Nachführung Siedlungserweiterungsgebiete) <p>Die Aufwertung von besonders sensiblen und einsehbaren Siedlungsrändern als naturnahe, biodiverse und attraktiv gestaltete Übergänge von der Siedlung in die Landschaft wird angestrebt. Nach Möglichkeit wird die Erlebbarkeit des Siedlungsrandes durch Kombination mit Freizeitaktivitäten (Fuss- und Velowege, Spielwiese, Picknickplätze, etc.) ermöglicht.</p> <p>Zur Reduzierung harter Brüche im Übergang von der Siedlung in die Landschaft, sind die Siedlungsränder mit baulichen und landschaftsplanerischen Mitteln zu gestalten. Hierzu zählen insbesondere ökologisch wertvolle Bepflanzungen und Ergänzungen im Fuss- und Velonetz.</p> <p>Die Siedlungstrenngürtel und –begrenzungslinien zeigen die maximal mögliche Flächenausdehnung auf und müssen durch die Gemeinden in ihren kommunalen Planungen berücksichtigt werden. Planung und/oder Neueinzonungen über diese Siedlungsgrenzen hinaus sind nicht zulässig. Eine Unterschreitung dieser Grenzen, im Sinne einer stärkeren Begrenzung im Siedlungsleitbild, ist dagegen durch die Gemeinden zulässig.</p>
Abstimmung Siedlung & Verkehr	<p>Um einen harmonischen Übergang zwischen Siedlung und Landschaft zu schaffen, ist die Ergänzung mit Fuss- und Velowegen denkbar und daher mit dem Verkehr in Übereinstimmung zu bringen.</p>

Beteiligte Akteure	Alle Gemeinden, Kanton		
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> – Konzentration der Bewohner und Arbeitsplätze auf, in der Regel, bereits erschlossene Gebiete. Durch kurze Wege und die Verringerung der Neueinzonung ist kein zusätzlicher Ausbau des ÖV erforderlich. – Begünstigung der Innenentwicklung durch gezielte Siedlungskonzentration und Lenkung, Sicherung offener Landschaftsräume am Siedlungsrand – Dichtere Siedlung mit mehr Einwohnerinnen und Einwohner auf kleinerem Raum und gezielter Nutzungsdurchmischung führt allenfalls zu einer stärkeren Belebung / sozialen Interaktion. – Diese Massnahme sorgt für einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden und trägt zur Minimierung des Flächenverbrauchs bei. Durch die Konzentration auf bereits erschlossene Flächen wird der Flächenbedarf für neue Infrastruktur und der Eingriff in Natur- und Landschaftsräume reduziert. Dies wirkt sich auch positiv auf die Luft- und Lärmbelastung aus. 		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild		
	<ul style="list-style-type: none"> – Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume 		
	Bezug Handlungsbedarf		
	<ul style="list-style-type: none"> – Innenentwicklung – Siedlungsränder definieren und gestalten 		
	Bezug Teilstrategien		
	<ul style="list-style-type: none"> – TS S 1 – Siedlungsentwicklung nach innen lenken – TS S 5 – Siedlungsränder begrenzen, gestalten und erhalten 		
Bezug zu anderen Massnahmen	– S 1 Nachführung Siedlungserweiterungsgebiete (bei aktuellen Siedlungsleitbildern)		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	
	Die Entwicklungsmöglichkeiten ergeben sich aus den zeichnerischen Darstellungen des kantonalen Richtplans. Überprüfung auf Zurücknahme der Siedlungstrenggürtel und -begrenzungslinie im Sinne des häuslicherischen Umgangs mit Grund und Boden.		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE
Flächenbeanspruchung	Mit Umsetzung der Massnahme kann die Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen, Schutzgebieten, Landwirtschaftsfläche etc., welche als Bauland umgenutzt werden würden, gemindert oder sogar vermieden werden. Zudem wird dem Ziel der Innenentwicklung und -verdichtung Rechnung getragen.		
Umweltschutzgesetzgebung	-		
Realisierung			
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte		
	Keine		
	Weitere Planungsschritte		
	Zurücknahme / Verschärfung von Siedlungsgrenzen durch die Gemeinden in Abstimmung mit dem Kanton im Rahmen der Ortsplanungen und der Erstellung des Siedlungsleitbilds Übernahme in den kantonalen Richtplan		
Grundlagen			
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Kantonaler Richtplan Kommunale Siedlungsleitbilder		
Weitere Dokumente	-		

Massnahme	Stans West, Strategische Vorbereitung von Siedlungsmassnahmen	Nr. AP	S4
		ARE Code	1509.2.103
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	A-C



Mögliche Entwicklungsvision für Stans West (Skizze ARE Kt. Nidwalden)

Inhalt und Wirkung

Ausgangslage

Die Massnahme ersetzt die Massnahme S 2 Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten: Stans West aus dem AP 2G.

Das Gebiet Stans West wurde nicht als Entwicklungsschwerpunkt im kantonalen Richtplan aufgenommen, da es der Landrat im Rahmen der Teilrevision 2012/2014 gestrichen hat. In den Überlegungen des Agglomerationsprogramms sowie des Siedlungsleitbilds Stans (2023) wird das Areal zwar wieder thematisiert, ihm kommt jedoch nicht mehr die gleiche Bedeutung zu wie noch in dem AP der 2. Generation. Das ca. 11 ha grosse Gebiet Stans West ist als Vision zu verstehen und als genau diese im Siedlungsleitbild für Wohnen und Gewerbe vorgesehen. Eine Einzonung des Gebiets setzt jedoch eine Festsetzung als Entwicklungsschwerpunkt Wohnen und Arbeiten im kantonalen Richtplan voraus sowie ein detailliertes Konzept zur Gestaltung des Gebiets. Die Option dieser Siedlungsentwicklung geht über den Zeithorizont des AP 5 (2040+) hinaus.

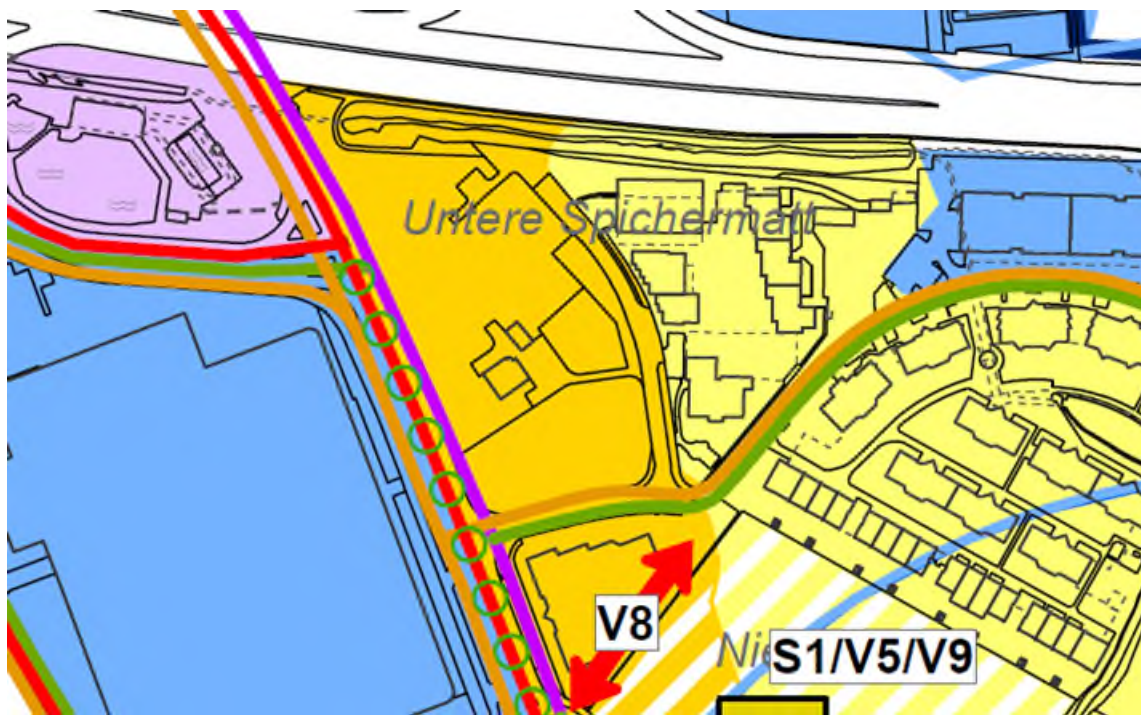
Im Weiteren gilt es deren Umsetzung zu konkretisieren und zu strukturieren sowie die Abhängigkeiten zwischen Verkehr- und Siedlungsentwicklung zu klären.

Massnahmenbeschrieb	<p>Im Rahmen des Agglomerationsprogramms soll ein Strategieraum definiert werden, um die langfristige Entwicklung von Stans West wieder aufzunehmen und vorzubereiten.</p> <p>Mit dieser Massnahme soll zwischen politischen Vertretenden des Landrats und der Baudirektion präzisiert werden, wie die verkehrstechnische Erschliessung (MIV, ÖV) dieses Gebiets in Abhängigkeit mit der Siedlungsentwicklung erfolgen kann und soll.</p> <p>Der Baulandbedarf in Stans kann mit den vorhandenen ESP Wohnen und Arbeiten sowie Innenentwicklungspotenzialen gemäss den aktuellen Prognosen bis 2040 gedeckt werden. Stans West soll als Vision über diesen Zeithorizont hinaus für die Entwicklung vorbereitet werden, um allfälligen zukünftigen Baulandbedarf nach 2040 abzudecken. Der Bedarf und die Umsetzung von Stans West ist mit den ESP abzustimmen. Eine allfällige Siedlungsentwicklung im Gebiet Stans West soll im Rahmen der Massnahme im AP5 auf strategischer Ebene vertieft werden und könnte einen Schwerpunkt des AP6 bilden, sofern weiterhin der Bedarf nach dem Entwicklungsgebiet besteht. Die Siedlungsentwicklung Stans West soll im Zusammenhang mit der potenziellen neuen Bahnhaltestelle Bitzi betrachtet und vertieft werden, um eine optimale ÖV-Anbindung sicherzustellen.</p> <p>Das Gebiet befindet sich direkt angrenzend an die Versorgungsangebote des Länderparks. Das Zentrum und der Bahnhof von Stans sind innerhalb von 5-10 Minuten mit dem Velo erreichbar. Die Erreichbarkeit des Zentrums wird durch die Entlastungsstrasse, welche durch das Gebiet Stans West geführt werden soll – attraktiver und sicherer für den Fuss- und Veloverkehr. Auch die grösseren Arbeitsplatzgebiete wie Stans Nord und die Pilatus Flugzeugwerke AG sind in kurzen Velo- und teils Fussverkehrsdistanzen erreichbar. Für den optimalen Anschluss an die Zentralbahn, kann der neue Bahnhof Bitzi südlich des Perimeters Abhilfe schaffen. Die Lage bietet schlussfolgernd geeignete Rahmenbedingungen für ein Quartier der kurzen Wege.</p> <p>Die Einzonung soll in Etappen erfolgen, um die Umsetzung bedarfsgerecht auf das effektive Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum abstimmen zu können. Für die konkrete Planung der bisherigen Vision sollen Architekt/innen, Raumplaner/innen und Städtebauer/innen, im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs, die architektonische Feinsteuerung und Planung übernehmen, bevor die Massnahme umgesetzt wird. Berücksichtigung finden sollten hierbei in erster Linie die Themen: Siedlungsqualität, Erschliessung (einschliesslich Fuss- und Velowege), Parkierung, Entwässerung, Grundwasser, Landschaftsschutzzone, Grünbereiche, Fruchtfolgeflechte, Überprüfung Verlegung der Hochspannungsleitung. Zudem soll für das Gebiet ein Energiekonzept erarbeitet werden (bspw. Heizverbund).</p> <p>Die angehängten Darstellungen zeigen erste Konzeptideen, wie das Gebiet, je nach Erschliessungssituation, entwickelt werden kann. Der geplante Perimeter ist im Vergleich zum AP2 deutlich kleiner gewählt.</p> <p>In Anlehnung an die Vision zu Stans West aus dem Siedlungsleitbild Stans, ist die Errichtung eines attraktiven und gut erschlossenen Wohn- und Gewerbegebiets geplant. Gewerbenutzungen sollen vorrangig parallel entlang der Autobahn, nordwestlich des Perimeters, entstehen. Dies schafft langfristig einen Anschluss an die bestehenden Gewerbeeinheiten.</p> <p>Der flächenmässig grössere Teil des Perimeters soll für Wohnen vorgesehen sein. Das Wohnen arrondiert in den beiden Beispielen Konzeptideen an die bereits bestehende Punktbebauung südlich des Perimeters und erstreckt sich bis zur Gewebezone in Richtung Norden. Zwischen Wohn- und Gewerbezone soll eine Mischnutzung einen ruhigen, harmonischen Übergang sicherstellen.</p> <p>Die derzeit geplante Entlastungsstrasse für Stans würde auch als zusätzliche Erschliessungsoption für das Gebiet Stans West funktionieren. Die Abstimmungen zur Entlastungsstrasse bzw. zur Festlegung auf eine Erschliessungsvariante laufen derzeit (siehe Massnahme MIV 4 Stans – Westumfahrung MIV). Für eine kurze und attraktive fussläufige Anbindung zum Bahnhof und zur Schaffung hoher Siedlungsqualitäten für das angrenzende Wohnquartier ist eine teilweise Schliessung bzw. Überbauung und Begrünung der Entlastungsstrasse sinnvoll. Zur Anbindung der bestehenden Wohngebiete an den Bahnhof, ist eine fussläufige Verbindung parallel zur Bahntrasse denkbar.</p> <p>Am Bahnhof Bitzi kann eine geplante Bike and Ride Station den Umstieg auf ein Velo ermöglichen. Im Perimeter selbst soll die Anzahl der Wohn- und Erschliessungsstrassen auf ein Minimum reduziert werden, um das Gebiet nicht unnötig mit Verkehrsaufkommen und -lärm zu belasten.</p> <p>Durch die Planung des Bahnhofs Bitzi und die damit verbundene hervorragende ÖV-Anbindung sowie der Gedanke des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, soll die Gebäudehöhe sowie die damit verbundene Einwohnerdichte im Plangebiet erhöht werden. Dies ermöglicht</p>
----------------------------	---

	<p>vielen Bewohnenden und Beschäftigten eine gute Anbindung an den ÖV und schafft eine kompakte Siedlungsstruktur, die sich sowohl am Bestand orientiert als auch als Lärmbarriere fungiert.</p> <p>Über eine abgestufte Geschossigkeit der Bauten soll ein verträglicher Übergang zu den bestehenden Nachbarschaften hergestellt werden. Entlang der Bahnschiene hingegen kann die Geschossigkeit zur Absorption des Schienenlärm genutzt werden. Die Schallemissionen der Autobahn können durch das vorgelagerte Gewerbegebiet abgefangen und durch die Distanz bis zur Wohnzone minimiert werden. Für eine hohe Wohnqualität ist der Belichtung, Belüftung und Besonnung der Gebäude ein hoher Stellenwert zu geben.</p> <p>Im Sinne einer klimaangepassten und attraktiven Siedlungsentwicklung soll das Gebiet durchgrünt werden. Zur Einbettung des bebauten Gebiets in die Landschaft sowie als Übergang zum angrenzenden Siedlungstrenngürtel ist insbesondere im nordwestlichen Bereich ein Grünstreifen parallel zum Bahntrasse denkbar.</p> <p>Insgesamt wird angenommen, dass Stans West Potenzial für ca. 1000 Bewohnende und Beschäftigte bietet.</p> <p>Rund die Hälfte des Gebiets Stans West liegt heute in der ÖV-Güteklasse D und die andere Hälfte in keiner ÖV-Güteklasse. Gemäss kantonalem Richtplan sind für die Einzonung mindestens die GKL D für Wohnen, GKL C für Arbeitsgebiete Dienstleistung und GKL D für Arbeitsgebiete Industrie- und Gewerbe zu erreichen. Falls eine Siedlungsentwicklung angestrebt wird, ist eine verbesserte ÖV-Anbindung vorzusehen; insbesondere die längerfristige Realisierung der Haltestelle Bitzi würde die ÖV-Güte des Gebiets nochmals deutlich steigern.</p>
<p>Abstimmung Siedlung & Verkehr</p>	<p>Im Zuge der Planung von Stans West erfolgt die Siedlungsentwicklung in enger Abstimmung mit dem Verkehr bzw. mit der Entlastungsstrasse Stans. Diese dient vorrangig der Entlastung des Ortszentrums Stans und kann zukünftig die Erschliessungsfunktion für Stans West übernehmen. Auch der Anschluss an den ÖV sowie die Anbindung des Langsamverkehrs ist im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Entlastungsstrasse und des zukünftigen Gebiets zu bedenken. Insbesondere soll die Siedlungsmassnahme Stans West im Zusammenhang mit der neuen Bahnhofstabelle Bitzi vertieft werden, um einen möglichst guten ÖV-Anschluss sicherzustellen.</p> <p>Im Rahmen eines Gestaltungs- oder Bebauungsplans ist ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten.</p>
<p>Beteiligte Akteure</p>	<p>Kanton Nidwalden, Stans, Bund (für Entlastungsstrasse)</p>
<p>Aufgabentyp</p>	<p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe</p>
<p>Nutzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungskonzentration an gut mit dem ÖV erschlossener Lage – Durch nachhaltige und bewusste Planung (Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohner sowie Arbeitsplätzen) besteht die Möglichkeit ein Gebiet mit hoher Siedlungs- und Arbeitsqualität zu schaffen – Fokus auf die Verdichtung durch gezielte Siedlungskonzentration und Lenkung der Entwicklung – Dichtere Siedlung mit mehr Einwohnerinnen und Einwohner auf kleinerem Raum und gezielter Nutzungsdurchmischung führt allenfalls zu einer stärkeren Belebung / sozialen Interaktion. – Reduktion des Flächenverbrauchs durch verdichtete Bauweisen – Reduktion der Lärm- und Luftbelastung dank einer Reduktion der Mobilität im Sinne von der Schaffung von kurzen Wegen.
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gemeinsam Planen – Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Zweckmässige und umweltschonende Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote – Klima- & ressourcenschonend im Alltag und in der Freizeit <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung von Siedlung und Verkehr – Siedlungsklima <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – TS S9 – Strategieraum Stans West 2040+ integral mitdenken – (Bezug zur Teilstrategie des AP 2G TS S I Entwicklungsschwerpunkte und TS S III Abstimmung mit Verkehr)

Bezug zu anderen Massnahmen	– MIV 2 Stans – Knotenausbau Kreisel Länderpark inkl. Aufhebung Knoten Stansstaderstrasse-Veronika-Gut-Weg und Verbesserung Fussgängerübergang Stansstaderstrasse – MIV-04 Stans – Westumfahrung MIV – MIV-05 Stans – Flankierende Massnahmen Westumfahrung MIV			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Die Massnahme ist derzeit nicht im kantonalen Richtplan dargestellt, muss aber künftig im Richtplan als ESP Berücksichtigung finden, wenn die Entwicklung beabsichtigt wird.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input checked="" type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen und Flächen für die Landwirtschaft im Umfang von ca. 11 ha. Geeignete Flächen zur Kompensation der Fruchtfolgeflächen sind noch zu ermitteln.			
Umweltschutzgesetzgebung	Das Gebiet liegt in einem Gebiet, in dem das Grundwasser höher liegt (Gefahrenzone 2 Bauen mit Auflagen).			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte			
	Bevölkerungsabstimmung zum Bau der Entlastungsstrasse Stans West (2022/23). Seit 2022 wurden verschiedenste Lösungsansätze zur Verkehrsführung in Stans am runden Tisch diskutiert. Erarbeitung verschiedener Varianten für eine Westumfahrung und Ermittlung der zu erwartenden Entlastungswirkungen, sodass diese miteinander verglichen werden können. Im Sommer 2024 wurden die Variantenvergleiche zur Entlastungsstrasse und eine Vorstudie erarbeitet. Im Herbst 2024 wurden diese am Runden Tisch vorgestellt. Bislang sind keine Umsetzungsschritte konkret zur Siedlungsentwicklung erfolgt.			
Umsetzungsschritte	Weitere Planungsschritte			
	Auf der Verkehrsplanung aufbauend kann dann die Vorbereitung und Planung der Siedlungsentwicklung erfolgen. Die Klärung des weiteren Umgangs mit dem Gebiet und ggf. die Vertiefung der Siedlungsentwicklung soll im Rahmen des AP6 stattfinden.			
Grundlagen				
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Möglicher Verlauf der Entlastungsstrasse (2024)			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Stans – Qualitative Bebauung Wohngbiet Untere Spichermatt	Nr. AP	S 5
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	---



Inhalt und Wirkung

Massnahmenbe- schrieb	<p>Das Areal Untere Spichermatt befindet sich in der Zentrumszone östlich des Länderparks und soll baldmöglichst bebaut werden. Geplant ist eine verdichtete Wohnüberbauung mit vielfältigem Wohnungsmix, welche auch preisgünstigen Wohnraum umfasst. Ergänzend dazu sind in geringerem Umfang Gewerbeflächen vorgesehen, darunter ein Möbelgeschäft, eine Kita und Co-Working-Spaces. Die Umsetzung soll – unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Gemeinderat – mit einem reduzierten Pflichtabstellplatzbedarf erfolgen.</p> <p>Eine Machbarkeitsstudie für die Überbauung wurde bereits durchgeführt. In einem nächsten Schritt werden mittels Studienauftrag unter Einbezug der Gemeinde verschiedene Projekte bewertet und ein Siegerprojekt erkoren. Anschliessend folgt die Gestaltungsplanung sowie das Baubewilligungsverfahren.</p> <p>Es sollen rund 275 Wohnungen entstehen, teils auch im preisgünstigen Segment. Im Siedlungsleitbild Stans wird von einer Wohnungsbelegung von 2,14 Personen pro Wohnung ausgegangen. Im Gebiet Untere Spichermatt wird auf dieser Datengrundlage Wohnraum für rund 600 Personen geschaffen. Geplant sind zudem rund 1'300 m² für eine Kita sowie weiteres Gewerbe im EG und Co-Working-Arbeitsplätze.</p> <p>Zur Erschliessung des Gebiets wird der heutige Veronika-Gut-Weg verschoben und an den Kreisel beim Länderpark angeschlossen (siehe Massnahme MIV 2 Stans – Knotenausbau Kreisel Länderpark). Der Nachweis über die Verkehrskapazität ist noch zu erbringen.</p> <p>ÖV-Güteklasse heute = D, künftig = D / C</p> <p>Die Gemeinde Stans beabsichtigt gemäss Verkehrskonzept ab ca. 2028-2032 eine Verbesserung des Busangebots für das Gebiet des Länderparks. Es soll die Güteklasse C erreicht werden, wovon auch das Areal Untere Spichermatt profitieren wird. Je nach tatsächlichem Umsetzungszeitpunkt wird das Gebiet Untere Spichermatt ggf. zunächst in der ÖV-Güteklasse D, später jedoch in ÖV-Güteklasse C liegen.</p> <p>Nutzungsarten Wohnen, Kita, Gewerbe (Dienstleistung, Co-Working)</p>
----------------------------------	--

Abstimmung Siedlung & Verkehr	Im Rahmen der Arealentwicklung wurde die Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze um rund 50 % beantragt. Derzeit wird das Mobilitätskonzept ausgearbeitet, welches aufzeigt, wie und mit welchen Massnahmen die Mobilitätsnachfrage gedeckt werden kann. Eine abschliessende Beurteilung der Reduktionsmöglichkeit wird vom Gemeinderat Stans auf dieser Grundlage vorgenommen. Das Mobilitätskonzept bildet eine der Grundlagen für den Studienauftrag.			
Beteiligte Akteure	Private Grundeigentümer (Logis Suisse und weitere), Gemeinde Stans, Kanton NW			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe		
Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> – Sparsamer Umgang mit Grund und Boden durch verdichtete Bauweise. – Verbesserung der Gesamtverkehrsentwicklung durch Anschluss an bestehende Erschliessungsinfrastrukturen. – Kurze Wege durch Anordnung von qualitativem Wohnangebot inkl. Kita, gewerblichen Nutzungen und Räume für Co-Working in unmittelbarer Nähe zum Einkaufszentrum Länderpark. – Umsetzung von autoreduziertem Wohnen für möglichst wenig Mehrverkehr durch MIV. 			
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Klima- und ressourcenschonend im Alltag und in der Freizeit – Zweckmässige und umweltschonende Verkehrssysteme und Mobilitätsangebote 			
	Bezug Handlungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung von Siedlung und Verkehr – Innenentwicklung 			
	Bezug Teilstrategien			
	– TS S 1 – Siedlungsentwicklung nach innen lenken			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – MIV-02 Stans – Knotenausbau Kreisel Länderpark inkl. Aufhebung Knoten Stansstaderstrasse-Veronika-Gut-Weg und Verbesserung Fussgängerübergang Stansstaderstrasse – Stans – Verbesserung der Gebiete Länderpark, Untere Spichermatt, Hostatt mit dem öffentlichen Verkehr. (Gemäss öV-Strategie des Kantons allenfalls Aufspaltung der Buslinie Stans-Stansstad.) 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	Es werden keine Neueinzonungen vorgenommen.			
Umweltschutzgesetzgebung	---			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte			
	<ul style="list-style-type: none"> – Machbarkeitsstudie (2023) – Verkehrs- und Mobilitätskonzept (2024) 			
	Weitere Planungsschritte			
	<ul style="list-style-type: none"> – Studienauftrag (2025) – Gestaltungsplan (2026-2027) 			
Grundlagen				
Zur Verfügung gestellte Dokumente				
Weitere Dokumente				

Massnahme	Stans – Aufzoning, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG	Nr. AP	S 6
		ARE Code	1509.2.113
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	A




Inhalt und Wirkung

Ausgangslage	<p>Die Pilatus Flugzeugwerke AG wurde als grösster Arbeitgeber des Kantons Nidwalden bereits im Agglomerationsprogramm der 2. Generation als grosser Arbeitsplatzschwerpunkt eingeordnet. Dementsprechend ist das gesamte Kernareal auf Stanser Boden im Kantonalen Richtplan als ESP Arbeiten festgelegt. Dabei wurde im AP NW 2 auch festgehalten, dass dieses Areal eines der wichtigen Ziele und Quellen des Fuss- und Veloverkehrs ist und dass der öffentliche Verkehr zu verbessern sein wird. Hierzu wurde für die Bushaltestelle Stans, Pilatuswerke eine Busbevorzugung mittels einer LSA eingerichtet. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2024 hin wurde die Kapazität auf der Buslinie 311, an der die Haltestelle Stans, Pilatuswerke angeschlossen ist, um 50 % erhöht. Dies aufgrund von neu 62 Kurspaaren pro Tag. Auch die Kapazität auf der Linie 310, welche das Kernareal der Pilatus ebenfalls anfährt, wurde leicht erhöht.</p>
Massnahmenbeschrieb	<p>Die Pilatus Flugzeugwerke AG beabsichtigt, ihr Kernareal auf dem Gemeindegebiet von Stans in wesentlicher Weise zu modernisieren. Dazu sind bauliche Veränderungen mit Aufstockungen, Anbauten und Sanierungen einer Vielzahl der bestehenden Gebäude vorgesehen. In diesem Zusammenhang werden an der nordwestlichen Ecke des Areals – am Fusse des Bürgenbergs – auch drei Hochhäuser geplant.</p> <p>Diese Entwicklung ist grundsätzlich gut mit den Festlegungen des Kantonalen Richtplans vereinbar, wonach das Areal ein wichtiger ESP Arbeiten darstellt. Für die nötige Zonenplanänderung sind die Vorprüfungsunterlagen in Vorbereitung. Diese beinhaltet für die Hochhäuser die drei neuen Industriezonen I32, I36 und I56. Der Standort der Hochhauszone wird im Erläuterungsbericht objektiv begründet. Ausserdem soll das gesamte übrige Areal von der I18 in die I25 aufgezont werden. Eine bestehende Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage (SNb) soll verlegt, vergrössert und die Nutzung erweitert werden. Insgesamt sollen für die Arealentwicklung neu ca. 7'514 m² in die I25 eingezont werden.</p> <p>Rund 4'235 m² davon sind für eine neue Verkehrsanbindung inklusive Buswendeschleife vorgesehen. Die konkrete, künftige Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist jedoch noch Gegenstand von pendenten Abklärungen zwischen den betroffenen Gemeinden, dem Kanton Nidwalden, der Pilatus Flugzeugwerke AG und dem Transportunternehmen.</p>

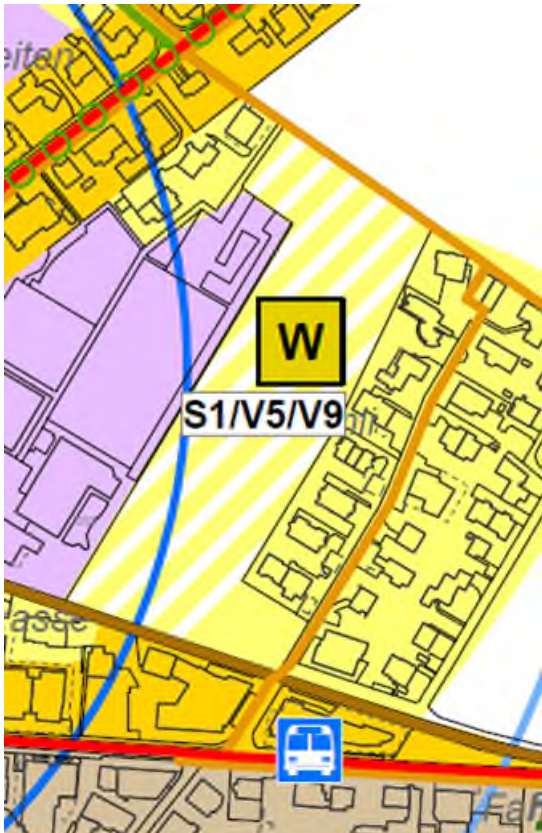
	<p>Von den Einzonungen sind teilweise auch Fruchtfolgeflächen Q3 auf Parzelle Nr. 429 betroffen (1'871 m²). Diese werden auf Parzelle Nr. 1616 in gleicher Qualität kompensiert. Somit wird das kantonale Kontingent an FFF nicht reduziert. Aufgrund der Arealgrösse wird zudem ein Gestaltungsplan über das gesamte Kernareal erarbeitet. Ferner soll eine bestehende Baubegrenzungslinie Waldabstand arrondiert werden.</p> <p>ÖV-Güteklasse heute = D, künftig = C / D</p> <p>Anzahl Einwohner und Beschäftigte heute = 0 E. und 2500 AP, künftig = ca. 0 E. und 2900 AP</p> <p>Nutzungsarten <i>Industrie und Gewerbe</i></p>			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	Für die bessere ÖV-Erschliessung des Gebiets wird die Busanbindung optimiert, wodurch teilweise eine höhere ÖV-Güteklasse (C statt D) erreicht wird.			
Beteiligte Akteure	Pilatus Flugzeugwerke AG, Gemeinde Stans, Kanton NW			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe			
Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> - Modernisierung der Gebäude und Arbeitsplätze. - Nachverdichtung bestehender Bauten und verdichtete Bauweise (Hochhäuser) für eine flächensparende Entwicklung 			
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung - Klima- und ressourcenschonend im Alltag und in der Freizeit 			
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung von Siedlung und Verkehr - Innenentwicklung 			
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> - TS S1 – Siedlungsentwicklung nach innen lenken - TS S3 – Entwicklungsschwerpunkte abstimmen und umsetzen 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - FVV-02 Stans / Ennetbürgen – Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen - Stans – LSA-Buspriorisierung am Knoten Robert-Durrerstrasse-Buochserstrasse 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein			
	Das Gebiet ist ein ESP Arbeiten im Kantonalen Richtplan.			
	<input type="checkbox"/> keine <input type="checkbox"/> VO <input checked="" type="checkbox"/> ZE <input type="checkbox"/> FS			
Flächenbeanspruchung	<p>Einzonung von 3'279 m² Landwirtschaftsland auf Grundstück Nr. 429 für den Ausbau der Pilatusstrasse inkl. der Verlegung der Bushaltestelle.</p> <p>Die Sondernutzungszone Grüngutverwertung wird um 748 m² auf neu 5'748 m² erweitert und in nordöstlicher Richtung verschoben, wofür eine Einzonung von Landwirtschaftsland nötig wird. Der ursprüngliche Standort der Sondernutzungszone (5'000 m²) wird in die Industriezone umgezont.</p> <p>Weiter werden im nördlichen Bereich des Kernareals zwei Flächen von je circa 2'500 m² und circa 1'000 m² ebenfalls von der Landwirtschaftszone in die Industriezone eingezont.</p> <p>Beanspruchung von 1'871 m² FFF auf Parzelle Nr. 429 werden auf Parzelle Nr. 1616 in gleicher Qualität kompensiert.</p>			
Umweltschutzgesetzgebung	Nebst der Verlagerung von FFF sind namentlich dem Waldabstand sowie den Naturgefahren besondere Beachtung zu schenken. Ausserdem grenzt das Areal im Westen an das Naturschutzgebiet Gnappiried von nationaler Bedeutung. Insbesondere der Übergang der geplanten Hochhäuser sowie deren Wirkung in die Landschaft sind so sanft wie möglich zu gestalten.			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte – Mobilitätskonzept 2024 – ÖV-Konzept 2024 – Entwurf Vorprüfungseingabe 2024
	Weitere Planungsschritte – Vorprüfung Zonenplanänderung 2025 – Abschluss Zonenplanänderung ca. 2026 – Vorprüfung Gestaltungsplan 2025 – Öffentliche Auflage GP nach Vorliegen der genehmigten Zonenplanänderung – Abschluss GP ca. 2027 – Baubewilligungsverfahren ab 2027 / 2028 – Umsetzung ab 2028 / 2029
Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	
Weitere Dokumente	

Massnahme	Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt	Nr. AP	S 7
		ARE Code	1509.2.104
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	B
			
Inhalt und Wirkung			
Ausgangslage	<p>Im Agglomerationsprogramm Nidwalden der 2. Generation wurde das Areal bereits als ESP Wohnen vorgesehen und als solches auch im Kantonalen Richtplan festgelegt. Dies wurde anschliessend auch im Siedlungsleitbild der Gemeinde Stans übernommen. Die verkehrliche Anbindung des Areals an den Kreisler Länderpark wurde im Verkehrskonzept der Gemeinde Stans festgelegt.</p>		
Massnahmenbeschreibung	<p>Es handelt sich gemäss Kantonalen Richtplan um einen ESP Wohnen. Die Grundeigentümer haben die Planung zur Bebauung aufgenommen und eine Konzeption entworfen. Bei einer Einzonung folgt ein Gestaltungsplan. Die Bebauung sieht circa 250 zusätzliche Wohnungen sowie teils gewerbliche EG-Nutzungen vor.</p> <p>Mit dem Areal Hostatt soll ein Teil des zukünftigen Bedarfs der Gemeinde Stans an Wohnraum befriedigt werden. Es soll ein heterogenes und ressourcenschonendes Wohnangebot geschaffen werden, welches eine hohe Wohn- und Freiraumqualität aufweist.</p> <p>Der Autoverkehr wird ab dem Kreisler Länderpark frühzeitig in eine Einstellhalle geführt. Arealintern sowie verbindend mit der Strasse Spichermatt und somit zum Dorfzentrum sind gemäss dem Verkehrskonzept Stans zusätzliche Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen.</p> <p>Im Bereich der angrenzenden, kantonseigenen Stansstaderstrasse ist eine bestehende Fussgängerunterführung aufzuheben und durch einen niveaugleichen Übergang des Fuss- und Veloverkehrs in Richtung Länderpark zu schaffen.</p> <p>Die vorgesehenen gewerblichen Nutzungen sollen tendenziell entlang der Stansstaderstrasse realisiert werden, dahinterliegend folgen gemäss einem ersten Konzept reine Wohnnutzungen.</p> <p>ÖV-Güteklasse heute = D / C, künftig = D / C</p>		

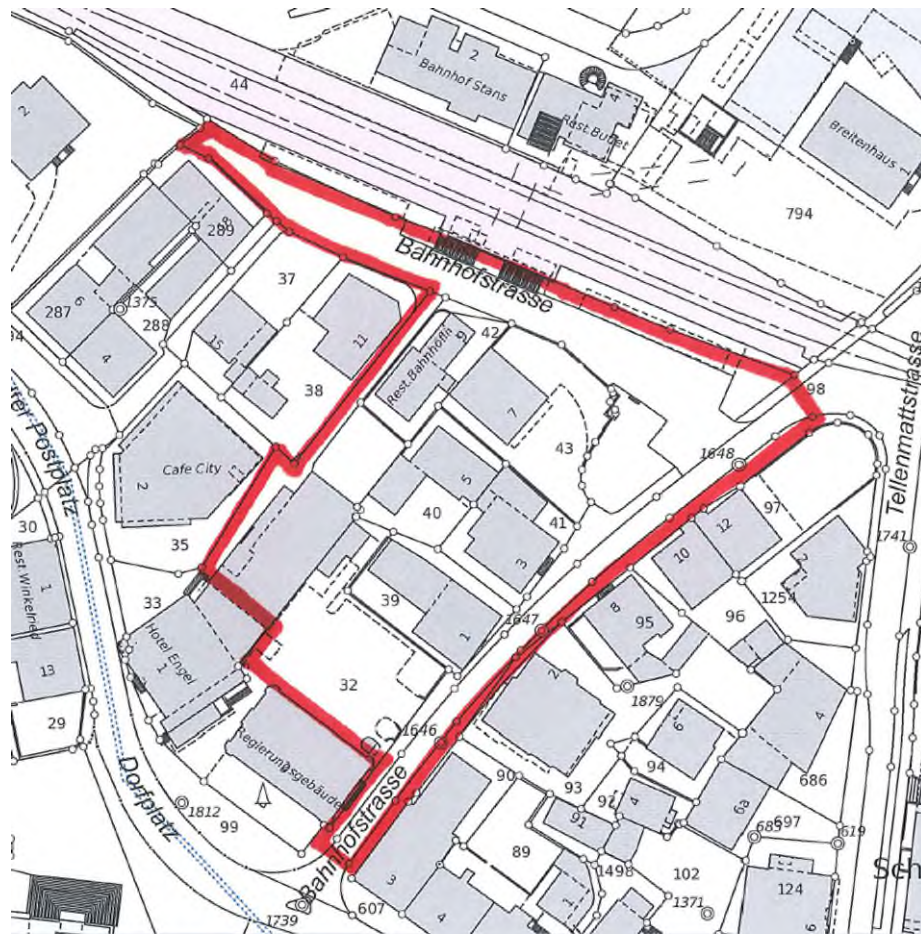
	<p>Anzahl Einwohner und Beschäftigte heute = 0 E. und 0 AP, künftig = ca. 535 E. Im Siedlungsleitbild Stans wird von einer Wohnungsbelegung von 2,14 Personen pro Wohnung ausgegangen. Im Gebiet Hostatt wird auf dieser Datengrundlage Wohnraum für rund 535 Personen geschaffen. Für eine Abschätzung der zukünftigen Anzahl Arbeitsplätze ist das Projekt zu wenig ausgereift.</p> <p>Nutzungsarten Wohnungen, DL-Gewerbe</p>			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	<p>Die Fuss- und Veloquerung zwischen dem Länderpark und dem neuen Wohngebiet mit ergänzenden Gewerbenutzungen wird für mehr Komfort ebenerdig ausgebaut. Da Gebiet profitiert von der geplanten Verbesserung der ÖV-Anbindung im Raum Länderpark.</p>			
Beteiligte Akteure	Private Grundeigentümer, Gemeinde Stans, Kanton NW			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe		
Nutzen	<p>Zusätzliches, verdichtetes und qualitativvolles Wohnangebot, Gewerbe, alles in unmittelbarer Nähe zu einer verkehrsintensiven Einrichtung im Kanton Nidwalden.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sparsamer Umgang mit Grund und Boden durch verdichtete Bauweise. – Verbesserung der Gesamtverkehrsentwicklung durch Anschluss an bestehende Erschliessungsinfrastrukturen. – Kurze Wege durch Anordnung von qualitativvollem Wohnangebot und gewerblichen Erdgeschossnutzungen in unmittelbarer Nähe zum Einkaufszentrum Länderpark. 			
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Klima- und ressourcenschonend im Alltag und in der Freizeit 			
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung von Siedlung und Verkehr – Innenentwicklung 			
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – TS S1 – Siedlungsentwicklung nach innen lenken – TS S2 – Schwerpunktmässige Verdichtung des Bestands an zentralen Lagen – TS S3 – Entwicklungsschwerpunkte abstimmen und umsetzen – TS S8 – Zentrale Versorgung sicherstellen 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – MIV-02 Stans – Knotenausbau Kreisel Länderpark inkl. Aufhebung Knoten Stansstaderstrasse-Veronika-Gut-Weg und Verbesserung Fussgängerübergang Stansstaderstrasse – Stans – Verbesserung der Gebiete Länderpark, Untere Spichermatt, Hostatt mit dem öffentlichen Verkehr. (Gemäss öV-Strategie des Kantons allenfalls Aufspaltung der Buslinie Stans-Stansstad.) 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Das Gebiet ist ein ESP Wohnen im Kantonalen Richtplan.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	Es sind circa 22'900 m ² Landwirtschaftsland einzuzonen (voraussichtlich Wohn- und Gewerbezone).			
Umweltschutzgesetzgebung	Es ist davon auszugehen, dass sich die bestehende Gefährdung aufgrund des Buholzbachs (weitgehend blaue Gefahrenzone) durch die anstehende Hochwasserschutzverbauung des Buholzbachs bis zur definitiven Einzonung des Areals entschärft haben wird.			

Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte <ul style="list-style-type: none">– Konzept Siedlung 2024– Grobes Verkehrskonzept 2024– Daneben sind die Festlegungen im Siedungsleitbild sowie im Verkehrskonzept Stans zu beachten.
	Weitere Planungsschritte Entscheid über die Einzonung 2024
Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	
Weitere Dokumente	

Massnahme	Stans – Einzonung Bebauung Wohngebiet Gross Lehli	Nr. AP	S 8
		ARE Code	1509.2.105
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	B
			
Inhalt und Wirkung			
Ausgangslage	Im Agglomerationsprogramm Nidwalden der 2. Generation wurde das Areal bereits als ESP Wohnen vorgesehen und als solches auch im Kantonalen Richtplan festgelegt. Dies wurde anschliessend auch im Siedlungsleitbild der Gemeinde Stans übernommen. Die verkehrliche Anbindung des Areals an die Buchserstrasse wurde im Verkehrskonzept der Gemeinde Stans festgelegt.		
Massnahmenbeschreibung	Es handelt sich gemäss Kantonalen Richtplan um einen ESP Wohnen. Eine Einzonung und qualitative Bebauung entspricht dem Bedürfnis der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Mit dem Areal Gross Lehli soll der weitere Bedarf der Gemeinde Stans an Wohnraum gedeckt werden. Der Autoverkehr ist gemäss dem Verkehrskonzept Stans an die Buchserstrasse anzuschliessen, wofür eine Neuerschliessung erforderlich sein wird. Eine zusätzliche Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr ist ab dem Bahnhof Stans über den Pestalozziweg hin zum Gross Lehli zu schaffen. ÖV-Güteklasse heute = B / C, künftig = B / C Anzahl Einwohner und Beschäftigte Abschätzungen können mit dem aktuellen Planungsstand noch nicht getroffen werden. Nutzungsarten Wohnungen, DL-Gewerbe		
Abstimmung Siedlung & Verkehr	Das Gebiet liegt an einer gut mit dem ÖV erschlossenen Lage und unterstützt eine Verlagerung des Modal Splits. Für möglichst kurze Wege zum Bahnhof ist eine neue Verbindung für den Fuss- und Veloweg vorgesehen.		

Beteiligte Akteure	Private Grundeigentümer, Gemeinde Stans, Kanton NW			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> – Sparsamer Umgang mit Grund und Boden durch verdichtete Bauweise. – Kurze Wege durch Anordnung von neuen Wohnnutzungen in nächster Nähe zu den Versorgungsangeboten des Ortskerns und dem Bahnhof Stans. 			
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Klima- und ressourcenschonend im Alltag und in der Freizeit 			
	Bezug Handlungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung von Siedlung und Verkehr – Innenentwicklung 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – TS S1 – Siedlungsentwicklung nach innen lenken – TS S3 – Entwicklungsschwerpunkte abstimmen und umsetzen 			
Bezug zu anderen Massnahmen	– MP-FFV-01 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr A-Horizont			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Das Gebiet ist ein ESP Wohnen im Kantonalen Richtplan.			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	Es sind circa 1.7 ha Landwirtschaftsland einzuzonen (voraussichtlich reine Wohnzone).			
Umweltschutzgesetzgebung	Es ist davon auszugehen, dass sich die bestehende Gefährdung aufgrund des Buholzbachs (weitgehend blaue Gefahrenzone) durch die anstehende Hochwasserschutzverbauung des Buholzbachs bis zur definitiven Einzonung des Areals entschärft haben wird.			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte			
	Bebauungskonzept Einfache Gesellschaft Gross Lehli von 2013			
	Weitere Planungsschritte			
	Entscheid über die Einzonung 2024			
Grundlagen				
Zur Verfügung gestellte Dokumente				
Weitere Dokumente				

Massnahme	Stans – Städtebauliche Entwicklung Gebiet Bahnhof Süd	Nr. AP	S 9
		ARE Code	--
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	--



Inhalt und Wirkung

Massnahmenbeschreibung

Das Areal soll aufgewertet werden hinsichtlich Aufenthaltsqualität und es soll eine Verdichtung stattfinden.

Das Areal liegt direkt neben dem Bahnhof Stans und umfasst teils wenig genutzte, nicht attraktive unbebaute Flächen sowie mehrere geschützte Objekte. Das gesamte Areal soll aufgewertet werden, indem die geschützten Objekte besser in die umliegende Nutzung integriert werden, der Freiraum mit höherer Qualität für die öffentliche Nutzung gestaltet und möglicherweise das Areal mit ein bis zwei Hochbauten verdichtet wird, welche zum Wohnen, Arbeiten oder gemischt genutzt werden könnten.

Hierzu wurde unter Einbezug der kantonalen Denkmalpflege sowie der privaten Grundeigentümer eine Machbarkeitsstudie erstellt. Der Lead liegt bei der Gemeinde Stans. Zur Qualitätssicherung steht die Durchführung eines Studienauftrags und / oder die Erstellung eines Sondernutzungsplans zur Diskussion zwischen der Gemeinde, der Denkmalpflege und den privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern.

ÖV-Güteklasse

heute = B, künftig = B

Anzahl Einwohner und Beschäftigte

Abschätzungen können mit dem aktuellen Planungsstand noch nicht getroffen werden.

Nutzungsarten

Wohnen und Gewerbe sowie öffentliche Nutzungen

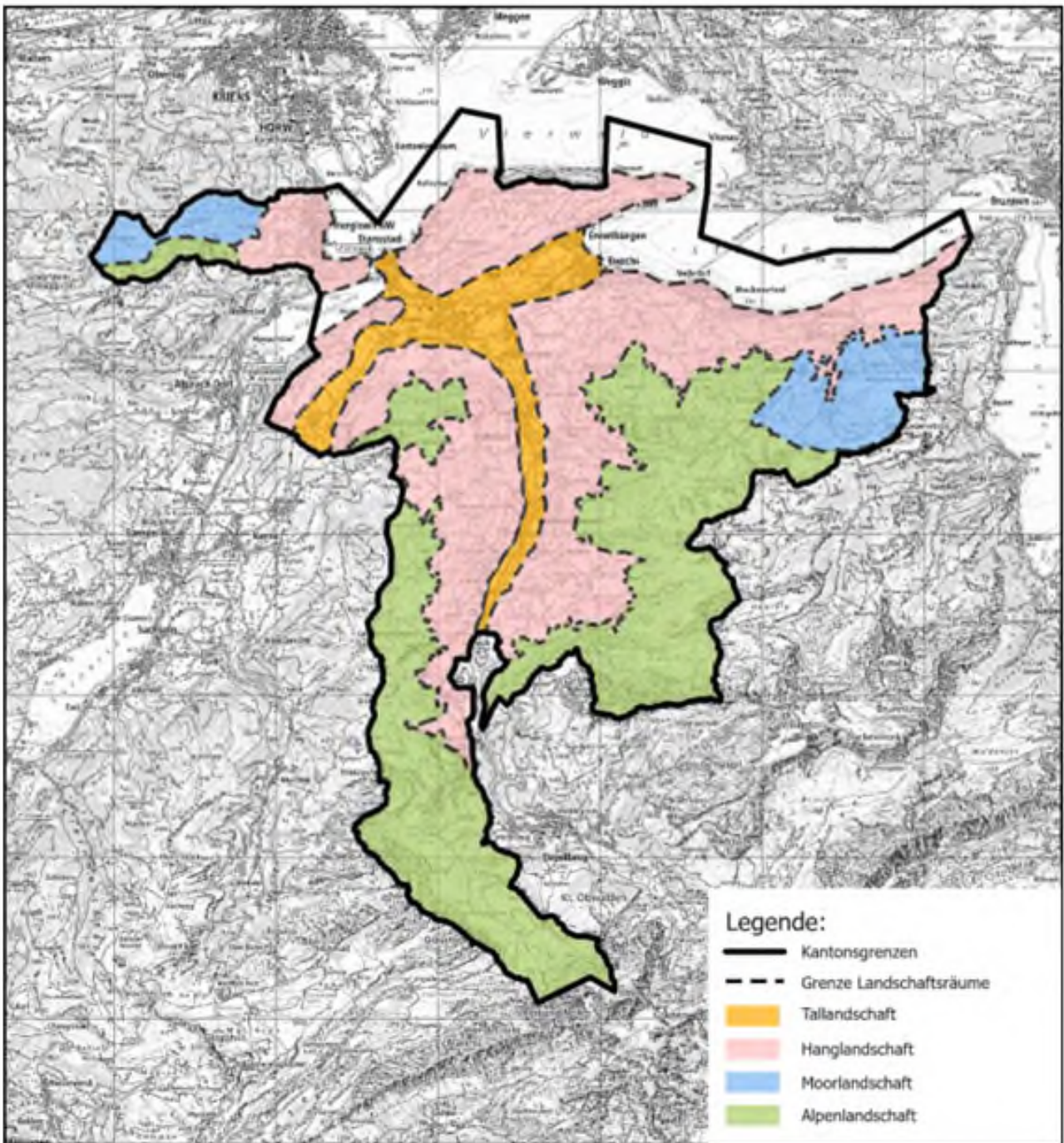
Abstimmung Siedlung & Verkehr	Das Gebiet befindet sich direkt angrenzend an den Bahnhof und ist damit gut vom ÖV erschlossen. Mit der Nachverdichtung wird eine Verlagerung des Modal Splits unterstützt.			
Beteiligte Akteure	Private Grundeigentümer, Gemeinde Stans, Fachstelle für Denkmalpflege			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe		
Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung und Verdichtung des Bestands – Erhöhung der Aufenthalts- und Freiraumqualität 			
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<ul style="list-style-type: none"> – Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Klima- und ressourcenschonend im Alltag und in der Freizeit 			
	Bezug Handlungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung von Siedlung und Verkehr – Innenentwicklung – Siedlungs- und Ortsbildqualität 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – TS S1 – Siedlungsentwicklung nach innen lenken – TS S2 – Schwerpunktmässige Verdichtung des Bestands an zentralen Lagen 			
Bezug zu anderen Massnahmen	Keine			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	Es werden keine Neueinzonungen vorgenommen.			
Umweltschutzgesetzgebung	---			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte			
	<ul style="list-style-type: none"> – Machbarkeitsstudie mit Variantenstudium und ortsbaulicher Bestvariante, September 2024 – Bauhistorische Gutachten Bahnhofstrasse 7 und 9, 2021 – 2023 			
	Weitere Planungsschritte			
	<ul style="list-style-type: none"> – Stellungnahme ENHK, bis 2025 – Danach weitere Planungsarbeiten, ca. 2026–2030: – Freiraumkonzept, Verkehrs- und Parkierungskonzept, Wirtschaftlichkeitsberechnung – Gestaltungsplan oder / und Studienauftrag, allenfalls wird auch eine Umzonung erforderlich sein. 			
Grundlagen				
Zur Verfügung gestellte Dokumente				
Weitere Dokumente				

4 Massnahmen Landschaft

Übersicht Massnahmen

M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	Priorität AP5
L1	Weiterentwicklung und Umsetzung Landschaftskonzept Nidwalden	-	A
L2	Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes	Vor 2015	A
L3	Aufwertung Gewässerräume (inkl. Naherholung)	-	B
L4	Stans – HWS Stanser Talboden. Öffnung und Umlegung Dorfbach. Gestaltung Siedlungsrand	-	B
L5	Stans – Biodiversitätsfläche Tottikonmatte	-	B
L6	Stans – Begrünung Stans	-	A

Massnahme	Weiterentwicklung und Umsetzung des Landschaftskonzeptes Nidwalden	Nr. AP	L 1
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	---

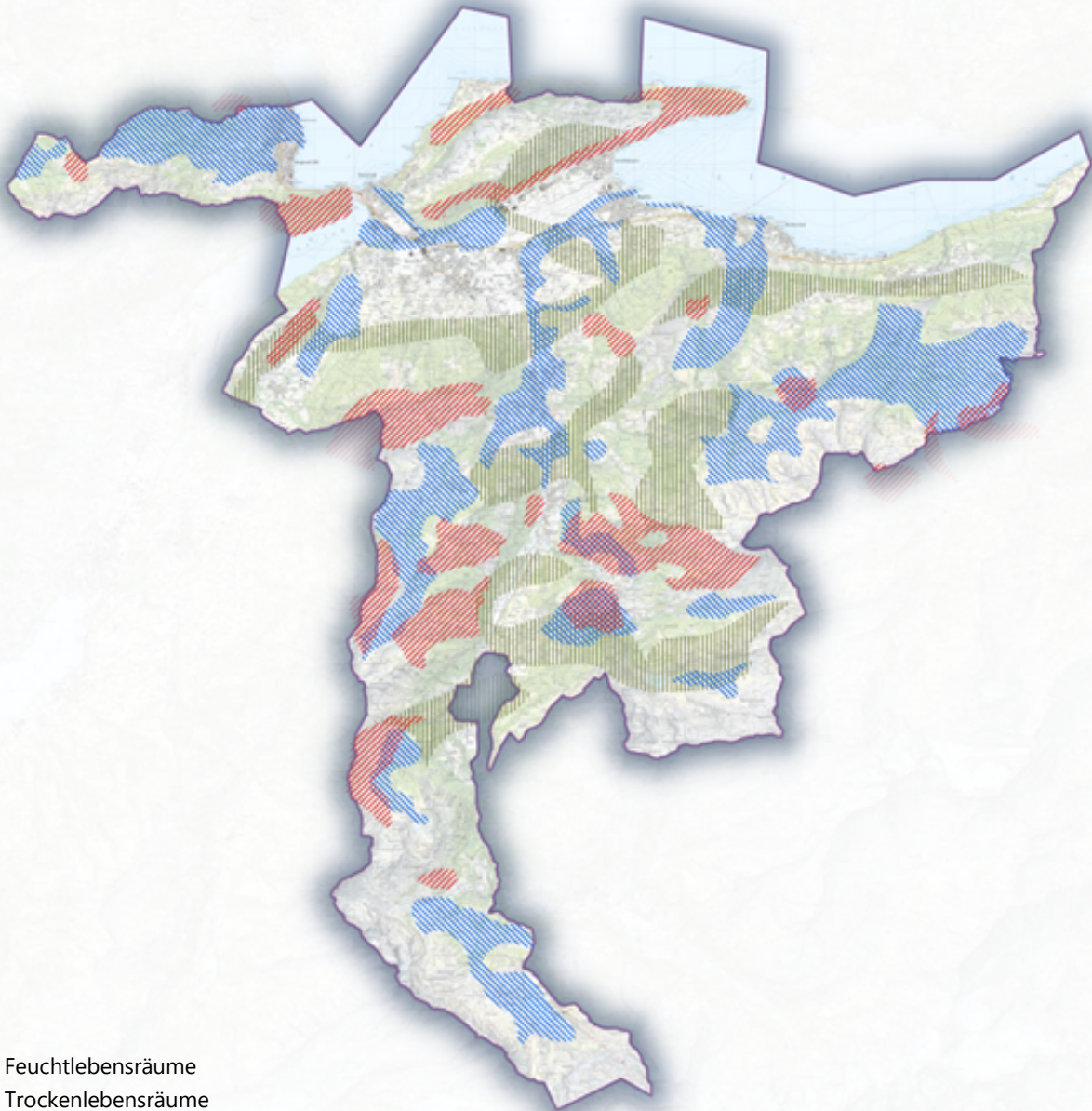


Übersichtskarte Landschaftstypen Nidwalden gemäss LK-NW 2020, LANDSCHAFTSKONZEPT NIDWALDEN LK-NW 2020

Inhalt und Wirkung	
Ausgangslage	Das Landschaftskonzept Nidwalden (LK-NW 2020) wurde mit der Zielsetzung erarbeitet, Schönheit und Vielfalt der Nidwaldner Landschaften (siehe Übersichtskarte) qualitativ zu erhalten und die regionaltypischen natürlichen und kulturellen Eigenarten gestärkt weiterzuentwickeln. Durch das Konzept ist ein gesamtheitliches Landschaftsverständnis geschaffen, welches kantonale Stellen und Gemeinden in ihre raumwirksamen Tätigkeiten einfließen lassen sollen. Die Umsetzung wird als Querschnittsaufgabe von Kanton und Gemeinden definiert.

Massnahmenbeschreibung	<p>Zielsetzung Die Landschaft mit ihren Qualitäten für die Natur und die Bevölkerung, wie den Erhalt wichtiger Naturräume und Ökosystemleistungen sowie Erholungsnutzung, soll gestärkt und die Eigenheiten akzentuiert werden.</p> <p>Massnahme 1. Ausgewählte Landschaftsräume sollen auf bestehende Landschaftsqualitäten, kulturgeschichtliche Aspekte und Defizite hin analysiert werden. 2. Die Behörden des Kantons erarbeiten zusammen mit den Gemeinden Aufwertungsmassnahmen zugunsten der Landschaftsästhetik und Erholungsnutzung. 3. Die Umsetzung erfolgt mittels Aufwertungsmassnahmen, welche gemeinschaftlich durch den Kanton, die Gemeinden und die Grundeigentümer ausgeführt werden.</p> <p>Weitere Schritte (*in dieser AP-Generation) Analyse, Erarbeitung der Massnahmen, Beginn Umsetzung der Massnahmen (keine Frist, da massnahmenabhängig)</p>			
Beteiligte Akteure	– Kanton Nidwalden, Amt für Raumentwicklung des Kantons Nidwalden – Gemeinden			
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe		
Nutzen	Die Massnahmen bewirken den Erhalt sowie eine qualitative Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen sowie von Naherholungsgebieten			
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild – Grundsatz: Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume			
	Bezug Handlungsbedarf – Schutz der Landschaft – Förderung von Biodiversität und Vernetzung			
	Bezug Teilstrategien – TS L1 – Schutz der Natur/Biodiversität in Landschaftstypen – TS L2 – Vernetzung von Lebensräumen			
Bezug zu anderen Massnahmen	Keine			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	Noch nicht im Richtplan verankert.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	Umsetzung folgender landschaftsrelevanter Aufträge des Bundes – und kantonalem Recht: NHG, RPG, GSchG, WaG, LwG, KV, PBG, NSchG, DSchG, kWaG, kLwG, kLwV			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte Die Verabschiedung durch den Regierungsrat erfolgte im August 2023.			
	Weitere Planungsschritte Im Richtplan soll das LK-NW 2020 das bisherige Landschaftsentwicklungskonzept ersetzen.			
Grundlagen				
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Landschaftskonzept Nidwalden (LK-NW 2020) (Stand 08.2023) – Kantonales Gesamtkonzept Naturschutz (in Erarbeitung)			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes	Nr. AP	L 2
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	vor 2015



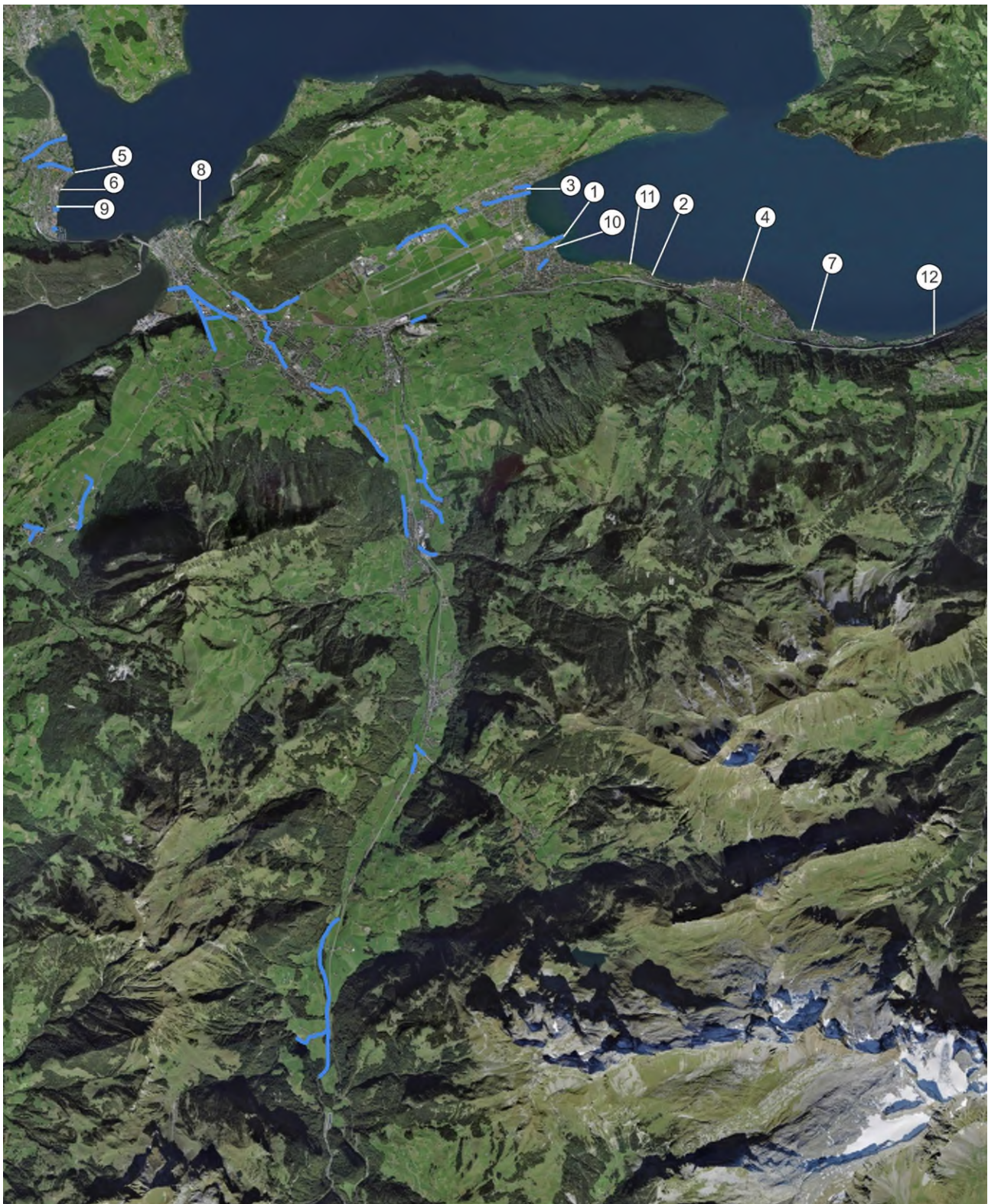
Abgrenzung der Schwerpunkträume (der Ökologischen Infrastruktur) in Nidwalden, 2024 (Entwurfsstand)

Inhalt und Wirkung

Ausgangslage	<p>Die Ökologische Infrastruktur (ÖI) folgt der Vorgabe der Strategie Biodiversität Schweiz, bis zum Jahr 2040 eine funktionsfähige ökologische Infrastruktur zu generieren. Darunter ist Netzwerk aus natürlichen und naturnahen Lebensräumen mit Qualitativen und quantitativen Merkmalen definiert, welches neben den Kernlebensräumen auch Vernetzungsgebiete umfasst.</p> <p>Bisher wurde der aktuelle Zustand der ÖI im Kanton erhoben und der Handlungsbedarf hinsichtlich räumlicher und inhaltlicher Ausrichtung erarbeitet.</p>
---------------------	---

Massnahmenbeschrieb	<p>Zielsetzung Die ökologische Vernetzung innerhalb der Siedlung, sowie am Übergang zur offenen Landschaft wird gefördert. Ausgehend von dem kantonalen Gesamtkonzept Naturschutz (in Erarbeitung) werden auch innerhalb der Siedlungsgebiete ökologische Aufwertungs- und Vernetzungsmassnahmen realisiert.</p> <p>Massnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Gemeinden erarbeiten einen Massnahmenkatalog zu möglichen Aufwertungsmassnahmen im Gemeindegebiet, welche nach Opportunitätsprinzip ausgeführt werden können. – Im Rahmen der Tätigkeiten der Gemeinde werden ökologische Aufwertungs- und Vernetzungsmassnahmen realisiert bzw. eingebracht. Einfluss kann beispielsweise über Kommunale Konzepte, Freiraumkonzepte auf Gemeindeebene oder Handlungsempfehlungen genommen werden. <p>Weitere Schritte (*in dieser AP-Generation) Erarbeitung von Massnahmenkatalog durch Gemeinden. Umsetzung der Massnahmen bei Projekten der Gemeinden.</p>			
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> – Kanton Nidwalden – Gemeinden 			
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	<p>Die Massnahme bringt eine 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. Es wird eine Qualitätsverbesserung durch eine Aufwertung der inneren Landschaft, erreicht.</p>			
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild – Grundsatz: Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume</p> <p>Bezug Handlungsbedarf – Förderung von Biodiversität und Vernetzung – Aufwertung des siedlungsnahen Freiraumes</p> <p>Bezug Teilstrategien – TS L2 – Vernetzung von Lebensräumen – TS L4 – Aufwertung der siedlungsnahen Freiräume</p>			
Bezug zu anderen Massnahmen	Keine			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
Richtplanrelevanz und Verankerung	---			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	---			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erhebung des aktuellen Zustands der ÖI im Kanton NW – Erarbeitung des Handlungsbedarfs hinsichtlich räumlicher und inhaltlicher Ausrichtung <p>Weitere Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausarbeitung von Projekten zur Stärkung und Vernetzung der Ökologischen Infrastruktur 			
Grundlagen				
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Ökologische Infrastruktur (Entwurfsstand Februar 2024, aktuell in der internen Vernehmlassung) – Kantonales Gesamtkonzept Naturschutz (in Erarbeitung) 			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Ökologische Aufwertung von Gewässern mit Einbezug der Naherholung	Nr. AP	L 3
		ARE Code	---
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	---



Übersicht Gewässerabschnitte der Revitalisierungsplanungen mit Aufwertungspotenzial für die Naherholung


Inhalt und Wirkung																																																																																					
Ausgangslage	<p>Grundlage</p> <p>Die strategischen Revitalisierungsplanungen basieren auf den Vorgaben der Gewässerschutzgesetzgebung des Bundes. Ziel ist, prioritär Massnahmen umzusetzen, die mit möglichst geringem Aufwand einen möglichst grossen Nutzen für die Natur und Landschaft erzielen.</p> <p>Die Umsetzung der Wasserbauprojekte obliegt mehrheitlich den Gemeinden als Wasserbaupflichtige bzw. als Zuständige für Revitalisierungen.</p> <p>Entwicklung der Massnahme bisher</p> <p>Die Verabschiedung der kantonalen strategischen Planungen durch den Regierungsrat erfolgte für die Fliessgewässer 2014 bzw. für die Seeufer 2022. In der Zwischenzeit konnten einige Projekte realisiert werden, weitere befinden sich in der Planungs- oder Genehmigungsphase. Aufgrund der Topografie des Kantons weisen viele Gewässer ein Hochwasserschutzdefizit auf. Aufwertungsmassnahmen erfolgen somit mehrheitlich in Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz.</p> <p>Weitere Schritte</p> <p>Die strategischen Planungen werden jeweils für einen Zeitraum von 20 Jahren erstellt und periodisch alle 12 Jahre aktualisiert. Die überarbeitete Planung für Fliessgewässer ist dem BAFU bis Ende 2025 einzureichen und bis Ende 2026 zu verabschieden.</p>																																																																																				
Massnahmenbeschreibung	<p>Zielsetzung</p> <p>Ökologische Aufwertung von Seeuferabschnitten des Vierwaldstättersees und von Fliessgewässerabschnitten. Neben der Verbesserung der ökologischen Verhältnisse sollen auch die Zugänglichkeit und Erlebbarkeit der Seeufer bzw. der Fliessgewässer ermöglicht werden.</p> <p>Massnahme</p> <p>Umsetzung der Wasserbauprojekte gemäss den strategischen Planungen für Fliessgewässer und Seeufer bzw. im Rahmen des Hochwasserschutzes. Zusätzlich sind Opportunitäten zu nutzen.</p> <p>Vorgesehene Projekte an Seeufern gemäss der strategischen kantonalen Revitalisierungsplanung 2022:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #ccc;"> <th>Nr.</th> <th>Name</th> <th>Gemeinde</th> <th>Länge [m]</th> <th>Priorität</th> <th>Frist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>1</td> <td>Engelbergeraa Mündung</td> <td>Buochs</td> <td>410</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>2</td> <td>Neuseeland</td> <td>Buochs</td> <td>400</td> <td>1. Priorität</td> <td>2029 – 2032</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>3</td> <td>Garnhänki</td> <td>Stansstad</td> <td>320</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>4</td> <td>Seeplätzli</td> <td>Ennetbürgen</td> <td>200</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>5</td> <td>Lielibachmündung</td> <td>Beckenried</td> <td>125</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>6</td> <td>Steinibachmündung</td> <td>Hergiswil</td> <td>120</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>7</td> <td>Kurplatz</td> <td>Hergiswil</td> <td>30</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>8</td> <td>Boden (Rütenen)</td> <td>Beckenried</td> <td>270</td> <td>2. Priorität</td> <td>2033 – 2036</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>9</td> <td>General Guisan Quai</td> <td>Stansstad</td> <td>190</td> <td>2. Priorität</td> <td>2033 – 2036</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>10</td> <td>Rösslipark</td> <td>Hergiswil</td> <td>115</td> <td>2. Priorität</td> <td>2037 – 2040</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>11</td> <td>Quai Buochs</td> <td>Buochs</td> <td>380</td> <td>3. Priorität</td> <td>2041 oder später</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>12</td> <td>Neuseeland – Linden</td> <td>Buochs</td> <td>300</td> <td>3. Priorität</td> <td>2041 oder später</td> </tr> <tr style="background-color: #006633; color: white;"> <td>13</td> <td>Rütenen (Freizeitanlage)</td> <td>Beckenried</td> <td>240</td> <td>3. Priorität</td> <td>2041 oder später</td> </tr> </tbody> </table>	Nr.	Name	Gemeinde	Länge [m]	Priorität	Frist	1	Engelbergeraa Mündung	Buochs	410	1. Priorität	2025 – 2028	2	Neuseeland	Buochs	400	1. Priorität	2029 – 2032	3	Garnhänki	Stansstad	320	1. Priorität	2025 – 2028	4	Seeplätzli	Ennetbürgen	200	1. Priorität	2025 – 2028	5	Lielibachmündung	Beckenried	125	1. Priorität	2025 – 2028	6	Steinibachmündung	Hergiswil	120	1. Priorität	2025 – 2028	7	Kurplatz	Hergiswil	30	1. Priorität	2025 – 2028	8	Boden (Rütenen)	Beckenried	270	2. Priorität	2033 – 2036	9	General Guisan Quai	Stansstad	190	2. Priorität	2033 – 2036	10	Rösslipark	Hergiswil	115	2. Priorität	2037 – 2040	11	Quai Buochs	Buochs	380	3. Priorität	2041 oder später	12	Neuseeland – Linden	Buochs	300	3. Priorität	2041 oder später	13	Rütenen (Freizeitanlage)	Beckenried	240	3. Priorität	2041 oder später
Nr.	Name	Gemeinde	Länge [m]	Priorität	Frist																																																																																
1	Engelbergeraa Mündung	Buochs	410	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
2	Neuseeland	Buochs	400	1. Priorität	2029 – 2032																																																																																
3	Garnhänki	Stansstad	320	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
4	Seeplätzli	Ennetbürgen	200	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
5	Lielibachmündung	Beckenried	125	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
6	Steinibachmündung	Hergiswil	120	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
7	Kurplatz	Hergiswil	30	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
8	Boden (Rütenen)	Beckenried	270	2. Priorität	2033 – 2036																																																																																
9	General Guisan Quai	Stansstad	190	2. Priorität	2033 – 2036																																																																																
10	Rösslipark	Hergiswil	115	2. Priorität	2037 – 2040																																																																																
11	Quai Buochs	Buochs	380	3. Priorität	2041 oder später																																																																																
12	Neuseeland – Linden	Buochs	300	3. Priorität	2041 oder später																																																																																
13	Rütenen (Freizeitanlage)	Beckenried	240	3. Priorität	2041 oder später																																																																																

Vorgesehene Projekte an Fließgewässern gemäss der strategischen kantonalen Revitalisierungsplanung 2014:

Gewässername	Gemeinde	Abschnitt	Länge [m]
Dorfbach Buochs	BUO	Fischmattstrasse bis Dorfplatz	207
Engelbergeraa	BUO	Mündungsabschnitt	650
Dorfbach_Dallenwil	DAL	Städtli bis Allmend	664
Dorfbach Ennetbürgen	EBÜ	Mündung bis Öltrotte	810
Dorfbach Ennetbürgen	EBÜ	oberhalb Riedmatt	214
Vorderbodenbach	EBÜ	Mündungsabschnitt	232
Rotigraben	EBÜ	Mündung bis Gemeindegrenze	1392
Melbach	EMO	St. Jakob	333
Bruderhausbach	EMO	Mündung bis Quellaustritt	303
Luterbach/ Sagenbachkanal	EMO	Mündung bis inklusive Fischzucht	1062
Steinibach Hergiswil	HER	Kantonsstrasse bis Autobahn	550
Steinibach Hergiswil	HER	Mündungsabschnitt bis Kantonsstrasse	120
Feldbach	HER	Mündung bis Sonnenbergstrasse	859
Dorfbach Hergiswil	HER	Mündungsabschnitt bis Kantonsstrasse, Rösslipark	50
Mühlebach Hergiswil	HER	Mündungsabschnitt bis Kantonsstrasse	38
Mühlebach Oberdorf	ODO	Mündung bis oberhalb Tuftloch	920
Mühlebach Oberdorf	ODO	Mündungsabschnitt	119
Chrottenbach	ODO	Mündung bis Oberallmend	530
alter Mühlebach	ODO	Mündung bis Zilibach	1066
Baumgartenbach	ODO	Mündung bis Steilstufe	210
Dorfbach Oberdorf	ODO	Gemeindegrenze Stans bis Staldifeld/ Ursprung	1797
Galgenriedbach	SST	Mündung bis Ursprung	287
Mühlebach Stansstad	SST	Abschnitt Fischzucht Zugweid	176
Rosstränkekanal	SST	Mündung bis Ried	1468
A2-kanal/Dorfbach Stans	SST/STA	Mündung bis Länderpark	1053
Mühlebach Stans	STA	Gemeindegrenze Stansstad bis Ursprung	1697
Bürgenberggraben	STA	Risismühle	172
Dorfbach Stans	STA	Autobahn/Spichermatt bis Zentralbahn	990
Dorfbach Stans	STA	Schlüsselmättli bis Winkelriedhostatt	294
Nechimattbach	WOL	Mündung bis Wald	610

	Lutherseebach	WOL	Mündung bis Steilstufe	645	
	Secklisbach	WOL	Mündung bis Geschiebesammler	200	
	Lochrütibach	WOL	Kantonsstrasse bis Geschiebesperre Ennetacher	1034	
	Lochrütibach	WOL	Mündung bis Kantonsstrasse	184	
	Giessen Dörfli	WOL	Mündung bis ca. Bahnhof Dörfli	299.9	
	Engelbergeraa	WOL/OW	Grafenort Auenperimeter	2850	
	<p>Beispiele</p> <p><i>Seeuferaufwertung am Kurplatz in Hergiswil (Umsetzung Frühsommer 2024)</i></p> <p>Die bestehende Seeufermauer in Hergiswil am Kurplatz mit einer Länge von ca. 30 m wird entfernt und der Zugang zum See mit gestalterischen und ökologischen Elementen neugestaltet. Die folgenden Massnahmen werden realisiert:</p> <p>Im nördlichen, der Naherholung dienenden Teil wird mit einer «atriumartigen» Treppe der Zugang zum See ermöglicht und der Zustieg wird für die Badegäste mit Hilfe eines Geländers gesichert. Im südlichen Teil wird ein Land-Wasser-Übergang in Form eines Flachufers geschaffen.</p> <p><i>Schüpfgraben, Buochs (Umsetzung 2023)</i></p> <p>Zusammen mit der Sicherstellung des Hochwasserschutzes des Schüpfgrabens/Giessenkanals in Buochs wird der Schüpfgraben revitalisiert. Mittels einer variablen Strukturierung der Gerinne- und Uferbereiche und einer stärkeren Bestockung, sowie der Aufwertung der aquatischen, amphibischen und terrestrischen Lebensräume wird die Fliessdynamik und die Strukturvielfalt erhöht. Entlang des neu gestalteten Gewässers erstreckt sich ein Spazierweg, so dass dort ein attraktives Naherholungsgebiet geschaffen werden konnte.</p> <p>Weitere Schritte (*in dieser AP-Generation):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Gemeinden setzen ihre Planungen betreffend Hochwasserschutz und Revitalisierungen in ihrem Zuständigkeitsbereich fort. Der Kanton begleitet und unterstützt die Gemeinden in fachlichen Fragen. 				
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinden – Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen – Kanton NW 				
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe		
Nutzen	– Naherholung, lokale Vernetzung, Siedlungsklima, Biodiversität, Hochwasserschutz				
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grundsatz: Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Revitalisierung der Gewässer – Hochwasserschutz – Aufwertung des siedlungsnahen Freiraumes <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – TS L1 – Schutz der Natur/Biodiversität in Landschaftstypen – TS L2 – Vernetzung von Lebensräumen – TS L3 – Revitalisierung der Seen und Fliessgewässer 				
Bezug zu anderen Massnahmen	– Keine				
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein		
	Die Revitalisierungsplanungen sind im Richtplan zu verankern (noch nicht erfolgt, muss aber bei einer nächsten Überarbeitung durchgeführt werden).				
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS	

Flächenbeanspruchung	Die Flächenbeanspruchung ist projektabhängig und ist erst ab einem gewissen Planungsstand abschätzbar.
Umweltschutzgesetzgebung	---
Realisierung	
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte – Strategische Revitalisierungsplanungen 2014, 2022
	Weitere Planungsschritte – Aktualisierung der strategischen Planung Fliessgewässer bis Ende 2025 bzw. Verabschiedung bis Ende 2026 – Projektplanungen und -umsetzungen durch die Wasserbaupflichtigen (mehrheitlich Gemeinden, in Einzelfällen Kanton)
Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Revitalisierung Seeufer, strategische Planung (30.11.2022) – Strategische Revitalisierungsplanung Fliessgewässer (Stand 11.2014)
Weitere Dokumente	---

Massnahme	Stans – HWS Stanser Talboden. Öffnung und Umlegung Dorfbach. Gestaltung Siedlungsrand		Nr. AP	L4
			ARE Code	---
			Priorität AP5	B
			Priorität AP2	---
				
Inhalt und Wirkung				
Massnahmenbeschreibung	Aufgrund der kantonalen Gefahrenkarte besteht aufgrund von Wildbächen sowie Oberflächenabflüssen auf der östlichen Flanke des Stanserhorns bei einem Starkregenereignis (HQ100) eine Gefährdung von Stans. Dies aufgrund der zu geringen Kapazität des eingedolten Dorfbachs. Dieser soll daher geöffnet und am nördlichen Siedlungsrand entlang verlegt und mit einem Naherholungsweg ergänzt werden. Vorgesehen ist ein Bach mit Trapezform, mit Niederwasserrinne sowie mit Uferbestockung.			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Stans, Oberdorf. Veloverbindung zwischen Wilrank und Buochserstrasse (Nussbaumweg) – Erschliessung ESP Wohnen Gross Lehli – ESP Wohnen Obere Steinersmatt – A2-Kanal Stans-Stansstad. Verbesserung Abflusskapazität und Aufwertung Ökologie – Ausbau Fernwärmenetz Stans – Nutzungsplanung Stans. Einzonungsgebiete & Siedlungsbegrenzungslinie 			
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> – Gemeinde Stans – Kanton Nidwalden, Amt für Wald und Naturgefahren – Nidwaldner Sachversicherung – Private 			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> – Hochwasserschutz – Naherholung – Ausbau Fusswegnetz 			

Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	– Grundsatz: Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung			
	– Grundsatz: Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume			
Zweckmässigkeit	Bezug Handlungsbedarf			
	– Revitalisierung der Gewässer			
	– Hochwasserschutz			
Zweckmässigkeit	Bezug Teilstrategien			
	– TS L3 – Revitalisierung der Seen und Fliessgewässer			
	– TS L4 – Aufwertung der Siedlungsnahen Freiräume			
Bezug zu anderen Massnahmen	Bezug zu Massnahme MP FVV 01 Massnahmenpaket Fuss. Und Veloverkehr A-Horizont			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein		
	noch zu prüfen			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	ca. 2 ha Landwirtschaftsland, teils von FFF			
Umweltschutzgesetzgebung	---			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	Vorprojekt der Bestvariante vorhanden. Es laufen Grundeigentümergegespräche und es folgen Landverhandlungen sowie eine weitere Konkretisierung des Vorprojekts.			
	Demnächst ist der Gemeindeversammlung ein Kredit für die weitere Projektierung zu beantragen (geplant für das Jahr 2025). Das Projekt ist in der Bevölkerung umstritten.			
Grundlagen				
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Vorprojekt (auf Anfrage) <i>Präsentation öffentliche Informationsveranstaltung vom 5. März 2024</i>			
Weitere Dokumente	auf Anfrage			

Massnahme	Stans – Biodiversitätsfläche Tottikonmatte		Nr. AP	L5
			ARE Code	---
			Priorität AP5	B
			Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung				
Massnahmenbe- schrieb	Die Tottikonmatte (Parzelle Nr. 497) wurde bisher als Fettwiese landwirtschaftlich intensiv genutzt. Nach dem Willen der Eigentümerschaft wird die Fläche sukzessive in eine Biodiversitätsfläche umgewandelt, inklusive öffentliche Zugänglichkeit mit Möglichkeiten zur Bildung in Sachen Natur und Umwelt. Der öffentliche Startschuss dafür fiel am 24. Mai 2024.			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	– Siedlungsleitbild Stans. Grösserer Grünbereich Tottikonmatte			
Beteiligte Akteure	– Private – Verein natur & umwelt ob- nidwalden (naturiamo.ch) – Gemeinde Stans			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	– Förderung Biodiversität – Bildung im Bereich Natur & Umwelt – öffentliche Naherholung			
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	– Grundsatz: Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Grundsatz: Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume			
	Bezug Handlungsbedarf			
	– Förderung von Biodiversität und Vernetzung – Aufwertung des siedlungsnahen Freiraumes			
	Bezug Teilstrategien			
	– TS L2 – Vernetzung von Lebensräumen – TS L4 – Aufwertung der Siedlungsnahen Freiräume			

Bezug zu anderen Massnahmen	– L2 – Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes – L6 – Stans. Begrünung Stans			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	2.5 ha			
Umweltschutzgesetzgebung	---			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	5'000 m ² wurden bereits 2024 der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen und in Biodiversitätsfläche umgewandelt.			
	Nach Ablauf des Pachtvertrages in sechs Jahren, also ab 2030 werden die restlichen 20'000 m ² ebenfalls umgewandelt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.			
Grundlagen				
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<u>Stans – So soll die Tottikonmatte zum Naturparadies werden</u> <u>natur & umwelt ob- nidwalden – Tottikonmatten (naturiamo.ch)</u>			
Weitere Dokumente	auf Anfrage bei Privaten / Verein			

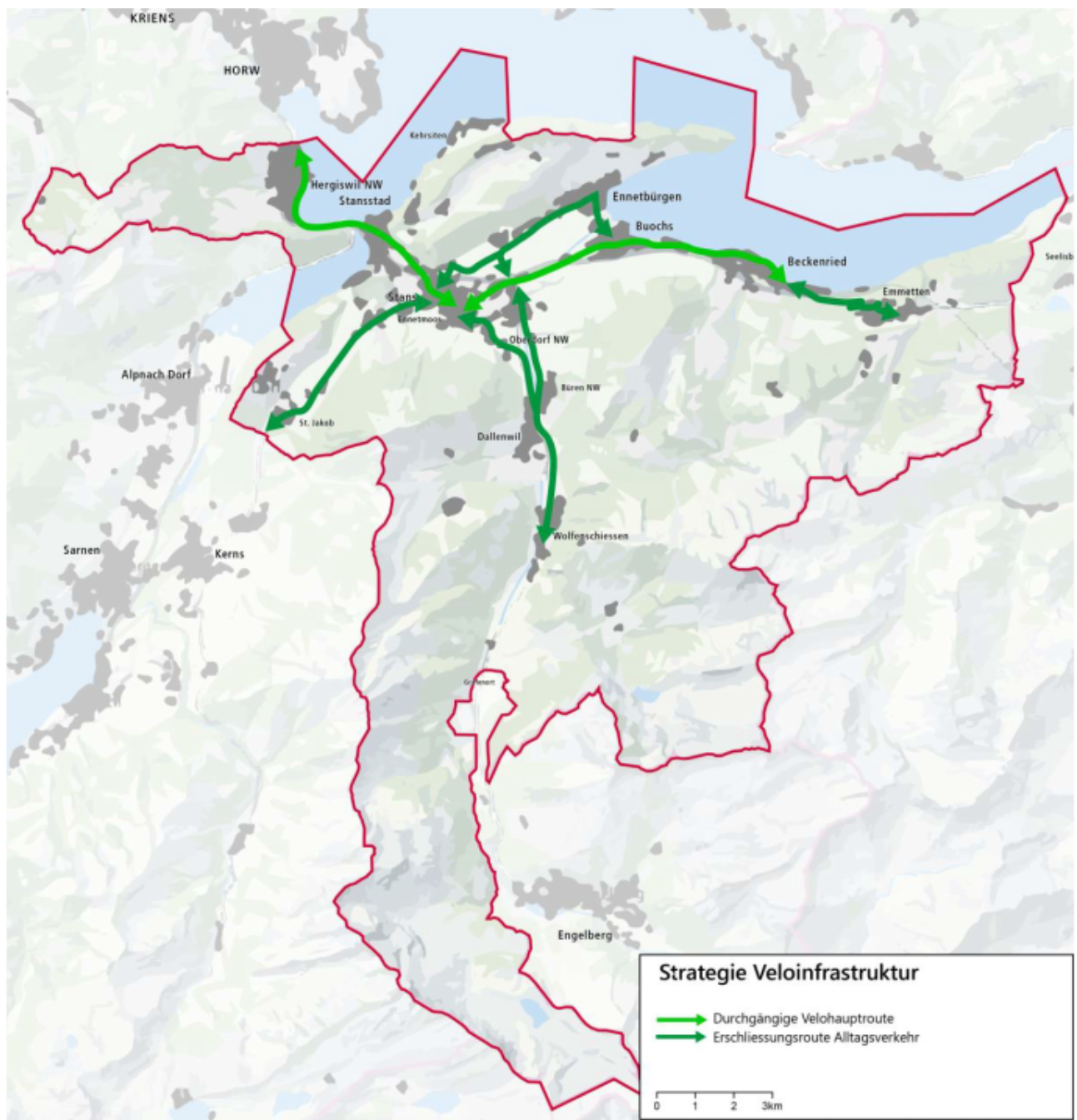
Massnahme	Stans – Begrünung Stans			Nr. AP	L6
				ARE Code	---
				Priorität AP5	A
				Priorität AP2	---
ABBILDUNG					
Inhalt und Wirkung					
Massnahmenbeschrieb	Auf Initiative des Netzwerk Zentrum Stans hat die Gemeinde Stans das Potential für zusätzliche Begrünungen in Stans analysiert und 43 Massnahmen mit zeitlicher Priorisierung vorgeschlagen.				
Abstimmung Siedlung & Verkehr	---				
Beteiligte Akteure	<ul style="list-style-type: none"> – Netzwerk Zentrum Stans – Kommission Energiestadt, Stans – Gemeinde Stans 				
Aufgabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<input type="checkbox"/> spezifische Aufgabe			
Nutzen	<ul style="list-style-type: none"> – Klimaschutz / Anpassung an den Klimawandel – Steigerung Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum 				
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild				
	<ul style="list-style-type: none"> – Grundsatz: Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Grundsatz: Klima- & ressourcenschonend im Alltag und in der Freizeit – Grundsatz: Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume 				
	Bezug Handlungsbedarf				
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Förderung von Biodiversität und Vernetzung – Aufwertung des siedlungsnahen Freiraumes 				
	Bezug Teilstrategien				
	<ul style="list-style-type: none"> – TS L2 – Vernetzung von Lebensräumen – TS L4 – Aufwertung der Siedlungsnahen Freiräume 				
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – L2 – Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes – L4 – Stans. HWS Stanser Talboden. Öffnung und Umlegung Dorfbach – L5 – Stans. Biodiversitätsfläche Tottikonmatte 				
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein			
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS	
Flächenbeanspruchung	unklar				
Umweltschutzgesetzgebung	---				
Realisierung					
Umsetzungsschritte	Die Massnahmen werden laufend, wo möglich und angezeigt, umgesetzt.				
	Gemäss dem Gemeinderat sind die Massnahmen weiter zu konkretisieren. Die Umsetzung ist noch konsequenter anzustreben und entsprechendes Budget hierfür bereitzustellen.				
Grundlagen					
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> – Begrünung Stans. Handlungsempfehlungen Schmidhof AG – Begrünung Stans. Prioritäten-Mix Schmidhof AG 				
Weitere Dokumente	---				

5 Eigenleistungen Verkehr

Übersicht Massnahmen

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP5
---	EL-FVV-01	Kanton NW – Aktualisierung Velonetzkonzeption und Erarbeitung Velostandards	AvE
---	EL-FVV-02	Oberdorf – Fuss- und Veloweg Wil – Büren	AvE
---	EL-M-01	Wolfenschiessen – Bahnhof als Treffpunkt ausbauen	AvE
---	EL-M-02	Wolfenschiessen – Direkte Verbindung P+R-Anlage «Aa» mit Bahnhof Wolfenschiessen	AvE
---	EL-FVV-03	Wolfenschiessen – Förderung Velokultur und Signalisierung Veloinfrastruktur	AvE
---	EL-FVV-04	Hergiswil – Beleuchtung Lopper für Fuss- und Veloverkehr	AvE
---	EL-M-03	Buochs – Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. umfassende Instandsetzungsmassnahmen	AvE
---	EL-FVV-05	Stans – Radweg Kreuzstrasse bis Pilatus	AvE
---	EL-FVV-06	Stans – Veloparkierung	AvE
---	EL-FVV-07	Stans – Anschluss Veloverbindung Tottikonstrasse-Steinersmatt an Büntistrasse	AvE
---	EL-ÖV-01	Kanton Nidwalden – Optimierung ÖV-Angebot	AvE
---	EL-M-03	Stansstad – Verbesserung Verkehrssicherheit Ortsdurchfahrt Obbürgen	BvE
---	EL-MIV-01	Kanton Nidwalden – Revision PBG bezüglich Liberalisierung Pflichtabstellplätze	AvE
---	EL-FVV-08	Buochs – Fussverkehrs- und Businfrastruktur ESP Faden	AvE

Massnahme	Kanton NW – Aktualisierung Velonetzkonzeption und Erarbeitung Velostandards	Nr. AP	EL-FVV-01
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---

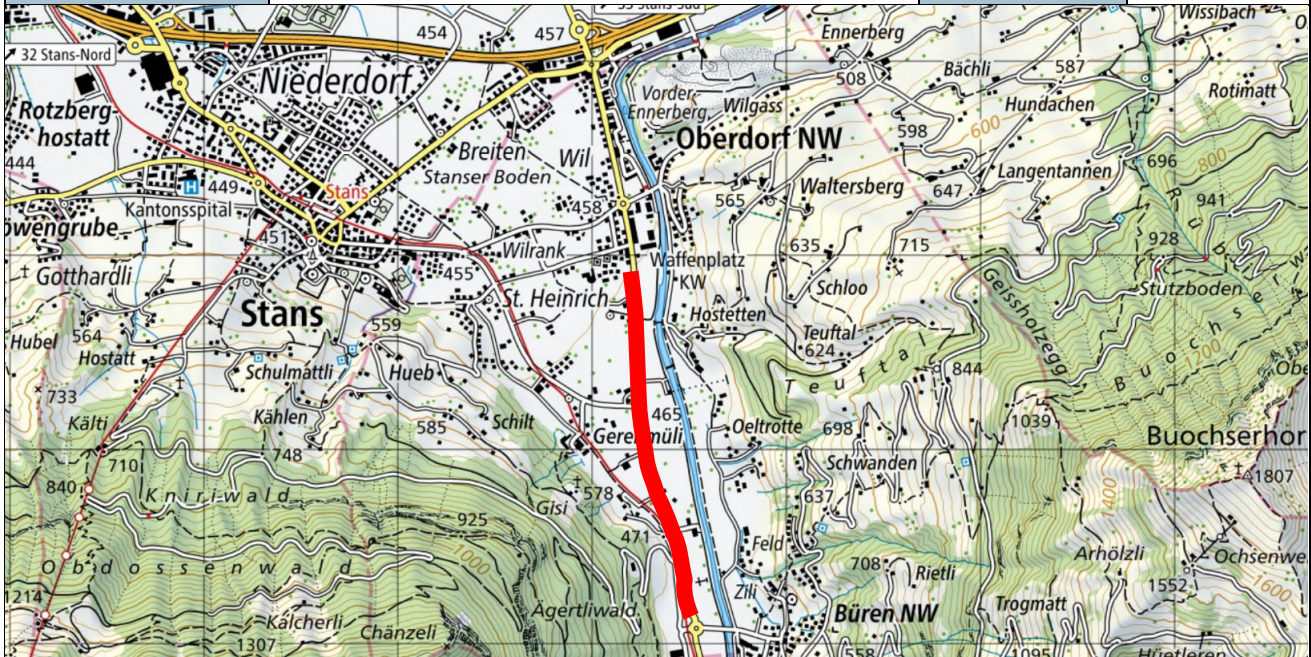


Inhalt und Wirkung

Beschreibung	<p>Das im kantonalen Richtplan abgebildete Radwegnetz wird aktualisiert, so dass es der Strategie Veloinfrastruktur des GVK entspricht. Das bedeutet, dass die in der neuen Velonetzkonzeption ausgewiesenen durchgängigen Hauptrouten von Hergiswil via Stans nach Beckenried und ergänzenden Erschliessungsrouten in die Richtplanung übertragen werden.</p> <p>Der Kanton Nidwalden orientierte sich bisher bei neuen Veloprojekten am «Merkblatt Veloverkehr – Projektierungsgrundsätze». Diese bestehenden Projektierungsgrundsätze werden aktuell durch zeitgemässe und mit den Nachbarkantonen abgestimmten Velostandards ersetzt. Die künftige Veloinfrastruktur im Kanton Nidwalden wird nach diesen neuen Standards und der Strategie Veloinfrastruktur umgesetzt werden.</p>
---------------------	---

<p>Bezug zu weiteren Massnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – EL-FVV-02 Oberdorf – Fuss- und Veloweg Wil – Büren – EL-FVV-04 Hergiswil – Beleuchtung Lopper für Fuss- und Veloverkehr – EL-FVV-05 Stans – Radweg Kreuzstrasse bis Pilatus – EL-FVV-07 Stans – Anschluss Veloverbindung Tottikonstrasse-Steinersmatt an Büntistrasse – FVV-01 Buochs / Beckenried – Velohauptroute Buochserstrasse – FVV-02 Stans / Ennetbürgen – Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen – FVV-03 Stansstad – Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo – FVV-04 Stans – FlaMa Velo Westumfahrung Stans – MP-FVV-01 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr A-Horizont – MP-FVV-02 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr B-Horizont.
<p>Wirkung</p>	<p>Grundlage zur Verbesserung der Veloinfrastruktur, der Durchgängigkeit, was zu einer Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs führt und so die Verlagerung des MIV-Anteils auf flächeneffiziente Verkehrsmittel fördert. Zudem wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr durch die Definition von einheitlichen Projektierungsstandards verbessert.</p>
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme unterstützt die Schaffung und Aufwertung von Raum für den Fuss- und Veloverkehr sowie auch das Ziel der Umsetzung von kantonalen Radrouten auf Hauptkorridoren. Die Agglomeration Nidwalden wird von einem kantonalen Velonetz durchzogen, welches alle Gemeinden erschliesst. Das Velonetz weist einen hohen Ausbaustandard und Wiedererkennungseffekt auf.</p> <p>Die kantonale Radroute auf dem Haupterschliessungskorridor ist das zentrale Element des kantonalen Velonetzes, da dieser Bereich das höchste Potenzial aufweist. Die Route richtet sich vor allem an Pendelnde, aber auch an den Alltagsverkehr (Einkaufen, Carearbeiten, etc.) und führt bis nach Luzern. Wichtig sind auch entsprechende Zubringerachsen.</p> <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Erhöhung Verkehrssicherheit – Velonetz <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel – TS VS 1 – Behebung von Gefahrenstellen – TS MIV 2 – Strassenräume gestalten – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS VV3 – Velofreizeitrouten planen und attraktiv halten – TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren – TS VV4 – Ausreichende und qualitative Veloabstellanlagen schaffen
<p>Umsetzung</p>	
<p>Planungsstand</p>	<p>Velonetzkonzeption:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 2023 Erarbeitung Velonetzkonzeption – 20xx Beschluss der Velonetzkonzeption durch xxx <p>Velostandards:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 202X Erarbeitung der Velostandards – 20XX Verabschiedung der Standards durch xxx
<p>Weitere Schritte</p>	<p>Schrittweise Umsetzung kantonales Velonetz bis 2042 in Abstimmung mit Strassensanierungsprogramm</p>


Massnahme	Oberdorf – Fuss- und Veloweg Wil – Büren	Massnahmenr.	EL-FVV-02
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---



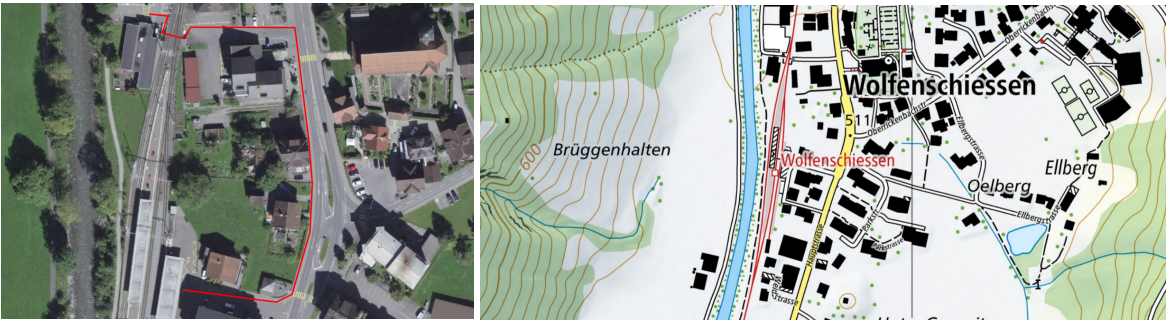
Inhalt und Wirkung

Beschreibung	<p>Erstellt wird ein neuer 2.50 m breiter Fuss- und Veloweg mit einem 50 cm breiten Grünstreifen (inkl. Randstein von 12 cm; d.h. Begrünung = 38 cm). Die totale Länge beträgt ca. 1.975 km, Kosten ca. CHF 4.9 Mio. Der Abschnitt ist eine kantonale Velohauptroute und wird von einer Freizeitroute (SchweizMobil) überlagert.</p> <p>Für die Erhöhung der Sicherheit werden bei allen untergeordneten Zufahrten und Erschliessungen Fuss- und Velouberfahrten erstellt. Die Entwässerung des Fuss- und Velowegs erfolgt über die Schulter. Die Kantonsstrasse wird über die SABA beim Flugplatz Buochs entwässert. Das Ortseingangstor Oberdorf (Wil) wird angepasst, eine Insel mit Querungshilfe wird erstellt. Ebenfalls wird bei der Querungsstelle Wisstürli eine neue Insel erstellt, welche einen Fussgängerstreifen erhält.</p> <p>Die Geschwindigkeit wird vom Ortseingang Wil bis nach der Querungsstelle Wisstürli von 80 km/h auf neu auf 60 km/h signalisiert. Zudem wird der ganze Knoten Wisstürli mit moderner LED-Beleuchtung ausgeleuchtet.</p> <p>Der Knoten KH1/KH2 wird ebenfalls neugestaltet und erhält einen breiteren Trennstreifen. Die Einfahrt Schiessstand wird aufgeweitet, damit ein wartendes Fahrzeug auf der Zufahrtsstrasse Platz findet, um zu kreuzen.</p> <p>Im Bereich Wydächerli wird für die Parz. 724 eine neue Zufahrt erstellt, damit die Sichtweiten eingehalten werden können. Die neue Zufahrt befindet sich 40 m weiter Richtung Engelberg. Die Unterführung Allmend wird infolge Trottoirverbreiterung von 50 cm ebenfalls verlängert. Über die gesamte Strecke wird der Deckbelag bei der Fahrbahn erneuert.</p>
Bezug zu weiteren Massnahmen	EL-FVV-01 Kanton NW – Aktualisierung Velonetzkonzeption und Erarbeitung Velostandards
Wirkung	Verbesserung der Veloinfrastruktur, der Durchgängigkeit, was zu einer Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs führt und so die Verlagerung des MIV-Anteils auf flächeneffiziente Verkehrsmittel fördert. Zudem wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessert.

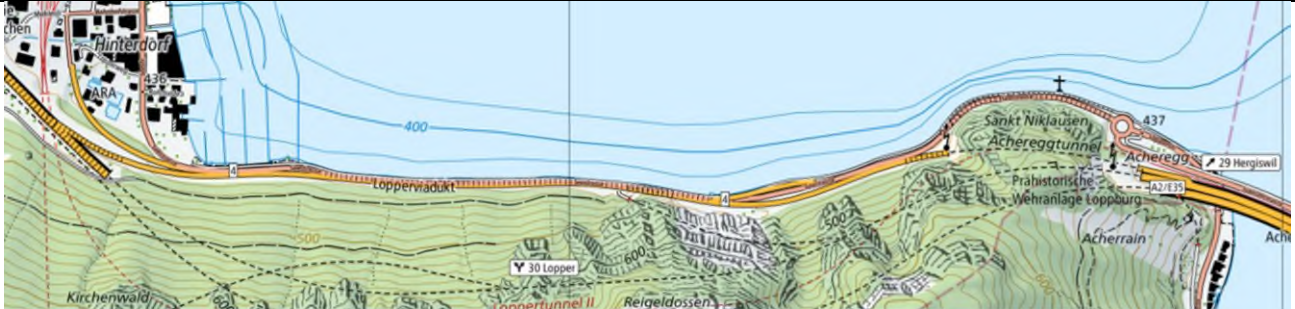
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme unterstützt die Schaffung und Aufwertung von Raum für den Fuss- und Veloverkehr sowie auch das Ziel der Umsetzung von kantonalen Radrouten auf Hauptkorridoren. Die Agglomeration Nidwalden wird von einem kantonalen Velonetz durchzogen, welches alle Gemeinden erschliesst. Das Velonetz weist einen hohem Ausbaustandard und Wiedererkennungseffekt auf. Die kantonale Radroute auf dem Haupterschliessungskorridor ist das zentrale Element des kantonalen Velonetzes, da dieser Bereich das höchste Potenzial aufweist. Die Route richtet sich vor allem an Pendelnde, aber auch an den Alltagsverkehr (Einkaufen, Carearbeiten, etc.) und führt bis nach Luzern. Wichtig sind auch entsprechende Zubringerachsen.</p>
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund - Erhöhung Verkehrssicherheit - Velonetz
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> - TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel - TS VS 1 – Behebung von Gefahrenstellen - TS MIV 2 – Strassenräume gestalten - TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen - TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren - TS VV3 – Velofreizeitrouten planen und attraktiv halten - TS VV4 – Ausreichende und qualitative Veloabstellanlagen schaffen
Umsetzung	
Planungsstand	Vorprojekt und Finanzierungsplan 2022 ausgearbeitet
Weitere Schritte	<p>Ausführungsprojekt und Realisierung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projektierung und Plangenehmigung/Baubewilligung 2024 - Voraussichtlicher Baubeginn und voraussichtliche Inbetriebnahme 2025 / 2026

Massnahme	Wolfenschiessen – Bahnhof als Treffpunkt ausbauen	Nr. AP	EL-M-01
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---
			
Inhalt und Wirkung			
Beschreibung	<p>In den Jahren 2013/14 wurden sowohl der Bahnhof Wolfenschiessen (durch die Zentralbahn) als auch die Bushaltekanten am Bahnhof (durch die Gemeinde) in den Jahren 2023/24 modernisiert und hindernisfrei ausgestaltet. Eine wichtige Grundlage für die Verkehrsdrehscheibe in Wolfenschiessen ist also bereits erfolgt.</p> <p>Der Ausbau des Bahnhofs Wolfenschiessen zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe und als Treffpunkt umfasst verschiedene Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Das bestehende Veloabstellplatz-Angebot wird ausgebaut, sodass auch eine zukünftig höhere Nachfrage nach Bike+Rail bedient werden kann. Es werden überdachte Abstellmöglichkeiten geschaffen. – Die bestehende Next-Bike-Station wird mit Infrastruktur für E-Bikes ergänzt. – Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Reisenden sollen rund um den Bahnhof (wenn möglich gedeckte) Aufenthaltsplätze geschaffen werden. – Aufgrund der heutigen Erschliessungssituation der P+R-Anlage an der Aa und dem nicht hindernisfreien Zugang zum Bahnhof sind Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen in Bahnhofsnähe zu erstellen. 		
Bezug zu weiteren Massnahmen	EL-M-02 Wolfenschiessen – Direkte Verbindung P+R-Anlage «Aa» mit Bahnhof Wolfenschiessen		
Wirkung	<p>Durch die Ausgestaltung des Bahnhofs Wolfenschiessen als ländliche Verkehrsdrehscheibe und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität steigt die Attraktivität des ÖVs, der Umstieg Bahn-/Bus sowie Fuss-/Veloverkehr und Bahn/Bus wird erleichtert. Dies fördert den Modalshift zugunsten der flächeneffizienten Verkehrsmittel. Durch ein bedarfsgerechtes P+R-Angebot an diesem dezentralen Standort können die mit dem MIV zurückgelegten Tagesdistanzen verringert und das Strassennetz entlastet werden.</p>		

Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <p>Der Bahnhof Wolfenschiessen wird als ländliche Verkehrsdrehscheibe weiterentwickelt. Hier ist vor allem der Umstieg Auto/Velo – Bahn/Bus zentral. Das ÖV-Angebot ist hier ein Basisangebot (S4 und IR in Richtung Luzern und Engelberg, sowie Bus 331 in Richtung Oberrickenbach) und dient als Zubringer zu grösseren Drehscheiben (bspw. Stans oder Engelberg). Ergänzende Elemente sind Velo- und Autossharing als attraktive Alternative zur Nutzung/Besitz eines eigenen Autos.</p>
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Kombinierte Mobilität – ÖV-Erschliessung – Sharing
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel – TS MIV3 – Bedarfsgerechte Parkierung – TS VV3 – Ausreichende und qualitative Veloabstellanlagen schaffen – TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen
Umsetzung	
Planungsstand	Abklärung Aufnahme Legislaturprogramm 2025-2029
Weitere Schritte	Werden nach Abklärungen zur Aufnahme ins Legislaturprogramm festgelegt.

Massnahme	Wolfenschiessen – Direkte Verbindung P+R-Anlage «Aa» mit Bahnhof Wolfenschiessen	Nr. AP	EL-M-02
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---
			
Inhalt und Wirkung			
Beschreibung	<p>Zwischen dem Gemeindehaus und dem Gewerbe an der Aa ist heute eine Unterführung vorhanden. An der Aa befindet sich ebenfalls eine Parkierungsanlage mit 41 Parkfeldern. Die Unterführung verfügt allerdings über keinen direkten Gleiszugang und ist nicht hindernisfrei ausgebaut. Ein stufenfreier und hindernisfreier Ausbau der bestehenden Unterführung für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist gemäss einer Untersuchung sowohl technisch als auch finanziell aufwändig. Ausserdem besteht zwischen der Unterführung und dem Bahnhof kein direkter Fussweg, sodass ein Umweg von ca. 110 m entlang der Hauptstrasse notwendig ist. Zur besseren Anbindung der bestehenden P+R-Anlage an den Bahnhof und die Realisierung eines hindernisfreien Parkierungsangebot sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Unterführung und Bahnhof – Schaffung eines hindernisfreien Parkierungsangebots direkt am Bahnhof anstelle des Ausbaus der Unterführung 		
Bezug zu weiteren Massnahmen	EL-M-01 Wolfenschiessen – Bahnhof als Treffpunkt ausbauen		
Wirkung	Die Massnahme fördert den Modalshift zugunsten der flächeneffizienten Verkehrsmittel. Durch ein bedarfsgerechtes P+R-Angebot an diesem dezentralen Standort können die mit dem MIV zurückgelegten Tagesdistanzen verringert und das Strassennetz entlastet werden.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild		
	Die Zentralbahn verbindet im Korridor Engelberg – Stans – Luzern die Gemeinden unter sich und gleichzeitig den ländlichen/dispersen Raum mit dem Agglomerationsraum Luzern und somit dem Fernverkehr. Der Bahnhof Wolfenschiessen wird als ländliche Verkehrsdrehscheibe weiterentwickelt. Hier ist vor allem der Umstieg Auto/Velo – Bahn/Bus zentral.		
	Bezug Handlungsbedarf		
	<ul style="list-style-type: none"> – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Kombinierte Mobilität – Fusswegnetz – Velonetz – Ruhender Verkehr – Sharing 		
	Bezug Teilstrategien		
	<ul style="list-style-type: none"> – TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel – TS MIV 3 – Bedarfsgerechte Parkierung – TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren – TS VV3 – Velofreizeitrouen planen und attraktiv halten – TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen 		
Umsetzung			
Planungsstand	Abklärung Aufnahme Legislaturprogramm 2025-2029		
Weitere Schritte	Werden nach Abklärungen zur Aufnahme ins Legislaturprogramm festgelegt		

Massnahme	Wolfenschiessen – Förderung Velokultur und Signalisierung Veloinfrastruktur	Nr. AP	EL-FVV-03
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung			
Beschreibung	Die heutige Signalisation der Velowege ist ungenügend. Die Signalisation der Velorouten auf der Kantonsstrasse sowie auf der Hinterwasserstrasse wird verbessert, sodass sich auch ortsunkundige Velofahrende gut orientieren können. Neben der Signalisation wird die Information über Velowege ausgebaut und publiziert. Wie dies realisiert werden soll (Stelen, Homepage, etc.) und aussieht, wird mit dem entsprechenden Projekt noch konkretisiert.		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Es besteht kein Bezug oder Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen.		
Wirkung	Durch eine einheitliche und klar erkennbare Signalisation ist das Velo präsenter im Strassenraum. Die Steigerung der Attraktivität des Velos leistet einen Beitrag zur Verlagerung von Fahrten auf das Velo und somit zur Reduktion des MIV-Anteils am Modal Split.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Das Alltagsnetz des Veloverkehrs orientiert sich an den Siedlungen, Arbeitsgebieten und ÖV-Haltestellen, ist attraktiv und direkt geführt und verläuft entlang von sicheren Routen. Dazu gehört auch eine entsprechende Signalisation der Routen. Das Velonetz vernetzt die Gemeinden innerhalb aber auch untereinander sowie kantonsüberschreitend. Ausreichend Veloabstellanlagen in guter Qualität tragen zu einer weiteren Attraktivität des Veloverkehrs bei.		
	Bezug Handlungsbedarf – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Velonetz		
	Bezug Teilstrategien – TS-MIV 2 – Strassenräume Gestalten – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren		
Umsetzung			
Planungsstand	Abklärung Aufnahme Legislaturprogramm 2025-2029		
Weitere Schritte	Werden nach Abklärungen zur Aufnahme ins Legislaturprogramm festgelegt		

Massnahme	Hergiswil – Beleuchtung Lopper für Fuss- und Veloverkehr	Nr. AP	EL-FVV-04
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---
			
Inhalt und Wirkung			
Beschreibung	<p>Auf der Kantonsstrasse zwischen Hergiswil und Stansstad fehlt eine Beleuchtung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Route ist einerseits eine kantonale Verbindung, es führt aber auch eine Freizeitroute (SchweizMobil) darüber. Bis zur Sanierung des darüber liegenden A2-Lopperviadukts im Jahr 2015, hatte eine Beleuchtung bestanden, mit welcher die Strasse sowie der kombinierte Rad- und Gehweg teilweise ausgeleuchtet wurde. Aufgrund des schlechten Zustands wurde sie im Zuge der Sanierung demontiert. Für eine bessere Sichtbarkeit wurden später Rückstrahler an den seeseitigen Pfeilern montiert.</p> <p>Die Gemeinde Hergiswil hat im nördlichsten Abschnitt bis Ende Bootshafen bereits eine Beleuchtung für den Fuss- und Veloverkehr installiert. Diese soll nun ab dieser Stelle bis zum Kreisel Acheregg mit Photovoltaik-Leuchten mit Bewegungsmeldern weitergeführt werden. Durch den Einsatz von Akkus und einer dynamischen Steuerung können der Energieverbrauch und die Lichtverschmutzung reduziert werden. Dies wirkt sich auch positiv aus, sollte es einmal eine längere Schlechtwetterphase mit wenig Tageslicht geben. Für Planung und Installation wird mit Kosten von rund 400'000 Franken gerechnet.</p>		
Bezug zu weiteren Massnahmen	EL-FVV-01 Kanton NW – Aktualisierung Velonetzkonzeption und Erarbeitung Velostandards		
Wirkung	Durch die Verbesserung der Beleuchtung für den Fuss- und Veloverkehr wird die subjektive und objektive Sicherheit erhöht.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild		
	Die Massnahme unterstützt das Ziel von attraktivem Raum für das Unterwegssein mit dem Fuss- und Veloverkehr.		
	Bezug Handlungsbedarf		
	<ul style="list-style-type: none"> – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Erhöhung Verkehrssicherheit – Fusswegnetz – Velonetz 		
	Bezug Teilstrategien		
	<ul style="list-style-type: none"> – TS VS 1 – Behebung von Gefahrenstellen – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS VV3 – Velofreizeitrouten planen und attraktiv halten – TS FV2 – Sicheres, attraktive und durchgängiges Netz ausserhalb des Siedlungsgebiets 		
Umsetzung			
Planungsstand	Machbarkeitsstudie Fuss- und Velowegbeleuchtung Lopper Nord liegt vor (Stromplan AG, 2023)		
Weitere Schritte	Die Strassenbeleuchtung soll im Jahr 2025 installiert werden.		

Massnahme	Buochs – Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. umfassende Instandsetzungsmassnahmen	Nr. AP	EL-M-03
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---

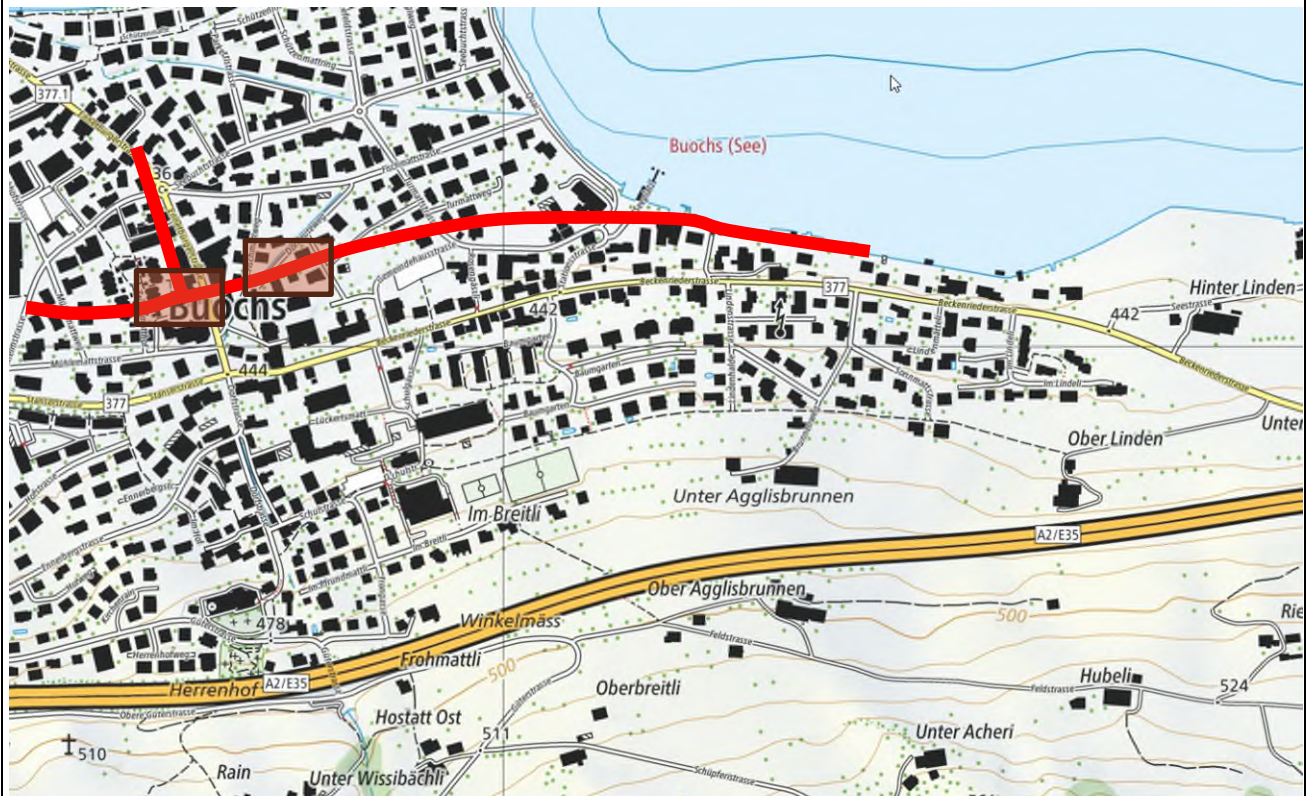
Inhalt und Wirkung



Visualisierung Dorfplatz



Visualisierung Postplatz




Beschreibung	<p>Das integrale Bauprojekt setzt sich aus den Hauptelementen – Verkehrssicherheit, Instandsetzung und Gestaltung zusammen, wobei folgende Projektziele erreicht werden sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden verbessern (insbesondere Schulwegsicherung) – Instandsetzung Infrastruktur – Aufwertung des Dorfcentrums für Attraktivierung des Zentrums <p>Inhalt Massnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrssicherheit – Tempo-30-Zone – Entfernung Mittelmarkierung – Neues Eingangstor von Beckenried kommend <ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung hindernisfreie Bushaltestellen – Instandsetzung <ul style="list-style-type: none"> – Einführung Trennsystem und Erneuerung aller Werkleitungen und Trinkwassersystem – Substanzerhalt Strassenkörper und Einbau lärmarmen Beläge – Aufwertung Dorfcentrum <ul style="list-style-type: none"> – Dorfplatz (Kreuzung) als Platz gestalten (Baumgruppen und drgl.) – Postplatz aufwerten (Ergänzung Baumreihen, Vorplatzgestaltung, Fahrbahnhaltestelle) – Einführung T30
Bezug zu weiteren Massnahmen	<p>Es besteht kein Bezug oder Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen des Agglomerationsprogrammes.</p>
Wirkung	<p>Durch das Einführen der Fahrbahnhaltestelle und Temporeduktion (T30) wird der Verkehr gleichförmiger. Stop-and-Go wird vermindert. Dies führt zu verkehrsberuhigtem Verkehrsverhalten und weniger Lärm. Infolge der reduzierten Geschwindigkeiten wird die Verkehrssicherheit auch für die Velofahrenden erhöht. Durch die Gestaltungselemente wird die Aufenthaltsqualität massiv verbessert.</p>
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <p>Der Strassenraum mit Zentrumsfunktion wird aufgewertet und damit auch der Raum für den Fuss- und Veloverkehr. Die Aufenthaltsqualität wird erhöht, wovon auch die Siedlungsqualität profitiert.</p> <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung der Strassenräume – ÖV-Erschliessung – Verkehrssicherheit – Verkehrsberuhigung – Fusswegnetz – Velonetz <p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> – TS VS1 – Behebung von Gefahrenstellen – TS VS2 – Verkehrsberuhigung – TS MIV2 – Strassenräume gestalten – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen – TS FV3 – Plätze und Verweilen im Strassenraum
Umsetzung	
Planungsstand	<p>Bewilligtes Ausführungsprojekt liegt vor.</p>
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Winter 2024/2025 Baumeistersubmission – Frühsommer 2025 Baustart – Herbst 2027 Bauende – Sommer 2028 Projektabschluss

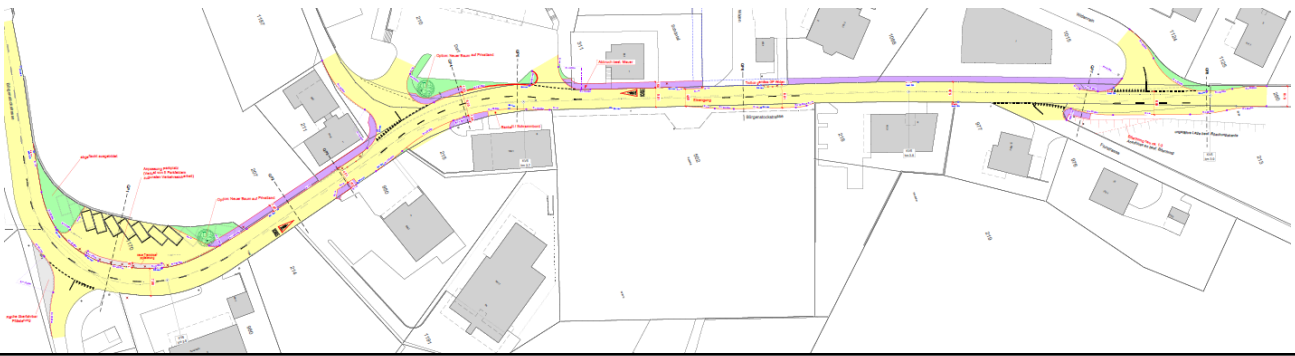
Massnahme	Stans – Radweg Kreuzstrasse bis Pilatus	Nr. AP	EL-FVV-05
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung			
Beschreibung	<p>Gemäss dem Gesamtverkehrskonzept Nidwalden soll das Velonetz mit Priorität ausgebaut werden. Die Ennetbürger- und Stanserstrasse sind im Gesamtverkehrskonzept als Erschliessungsrouten Alltagsverkehr klassiert.</p> <p>Das Ziel dieses Projekts ist es, die Attraktivität und die Verkehrssicherheit auf der Ennetbürgerstrasse bzw. zwischen dem Kreisel Kreuzstrasse zu verbessern. Mittelfristig wird die Achse weiter nach Ennetbürgen verlängert. Damit wird der ESP Bürgenberg Süd besser mit dem Veloverkehr erschlossen. Die heutige Veloführung weist vor allem Mängel in der Führungsform sowie der Dimensionierung auf. Mit einer neuen durchgehenden und normgerechten Veloinfrastruktur als Zweirichtungsradweg wird eine Verbesserung erreicht.</p>		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – EL-FVV-01 Kanton NW – Aktualisierung Velonetzkonzeption und Erarbeitung Velostandards – EL-FVV-05 Stans – Radweg Kreuzstrasse bis Pilatus – FVV-02 Stans / Ennetbürgen – Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen – MP-FVV-01 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr A-Horizont – MP-FVV-02 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr B-Horizont. 		
Wirkung	<p>Verbesserung der Veloinfrastruktur, der Durchgängigkeit, was zu einer Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs führt und so die Verlagerung des MIV-Anteils auf flächeneffiziente Verkehrsmittel fördert. Zudem wird die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr verbessert.</p>		
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme unterstützt die Schaffung und Aufwertung von Raum für den Fuss- und Veloverkehr sowie auch das Ziel der Umsetzung von kantonalen Radrouten auf Hauptkorridoren. Die Route richtet sich vor allem an Pendelnde, aber auch an den Alltagsverkehr (Einkaufen, Carearbeiten, etc.).</p>		

	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund - Erhöhung Verkehrssicherheit - Velonetz
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> - TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel - TS VS 1 – Behebung von Gefahrenstellen - TS MIV 2 – Strassenräume gestalten - TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen - TS VV3 – Velofreizeitrouten planen und attraktiv halten - TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren - TS VV4 – Ausreichende und qualitative Veloabstellanlagen schaffen
Umsetzung	
Planungsstand	Wird ergänzt
Weitere Schritte	Wird ergänzt

Massnahme	Stans – öffentliche Veloparkierung	Nr. AP	EL-FVV-06
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung			
Beschreibung	<p>Im Zentrum von Stans wird der Bedarf an zusätzlichen Abstellplätzen für Velos geprüft und je nach Bedarf an geeigneten Standorten entsprechende Kurzzeitabstellplätze ergänzt. Im Zusammenhang mit der Optimierung der Parkierung für den motorisierten Verkehr entstehen allenfalls Flächen, welche für die Veloparkierung genutzt werden können (Umnutzung PW zu Veloparkplätzen).</p> <p>Die Gemeinde Stans prüft zudem die Ergänzung von Veloabstellplätzen bei Bushaltestellen. Mögliches Potenzial für B+R wird bei den folgenden Haltestellen gesehen: Galgenried, St. Josef, Spichermatt, Kantonalkbank, Mettenweg und Kreuzstrasse.</p>		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – EL-FVV-01 Kanton NW – Aktualisierung Velonetzkonzeption und Erarbeitung Velostandards – MP-FVV-01 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr A-Horizont – MP-FVV-02 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr B-Horizont 		
Wirkung	<p>Zusätzliche Angebote an Veloparkierungsanlagen an geeigneten Standorten fördert die Nutzung des Velos und erhöht damit den Anteil Veloverkehr im Modal Split. Auch multimodale Wegeketten werden durch die Förderung von Veloabstellplätzen bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gefördert.</p>		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild		
	<ul style="list-style-type: none"> – Raum für Fuss- und Veloverkehr – Aufgewertete Strassenräume mit Zentrumsfunktion – Verkehrsdrehscheiben und Umsteigepunkte 		
	Bezug Handlungsbedarf		
	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungs- und Ortsbildqualität – Kombinierte Mobilität – ÖV-Erschliessung – Velonetz 		
	Bezug Teilstrategien		
	<ul style="list-style-type: none"> – TS S1 – Siedlungsentwicklung nach innen lenken – TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel – TS VV4 – Ausreichende und qualitative Veloabstellanlagen schaffen 		
Umsetzung			
Planungsstand	<p>Bestandteil des Verkehrskonzepts Stans (Massnahmen V13 und V14, beide hohe Priorität), welches durch den Gemeinderat am 23.01.2023 genehmigt wurde.</p>		
Weitere Schritte	<p>Als nächste Schritte sind folgende vorgesehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bedarf an öffentlichen Kurzzeitabstellplätzen sowie B+R-Veloabstellplätze prüfen 2. Geeignete Standorte identifizieren 3. Zusätzliche Veloabstellplätze einrichten <p>Die Analyse, Konzeption und Umsetzung sind innert 1 bis max. 2 Jahren umsetzbar, die Massnahme ist auch politisch unbestritten. Die Massnahme kann jeweils auf das nächste Jahr hin budgetiert werden.</p>		

Massnahme	Stans – Anschluss Veloverbindung Tottikonstrasse-Steinersmatt an Büntistrasse	Nr. AP	EL-FVV-07
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung			
			
Beschreibung	Die Büntistrasse, Bereich Süd, wurde 2022–2023 saniert und seither dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten und mit einem Teilfahrverbot belegt. Mit der Sanierung der Fliegersiedlung im Bereich Büntistrasse Nord (Büntistrasse 16–22) wird eine durchgängige Veloverbindung zur wichtigen Fuss- und Veloverbindung Tottikonstrasse-Steinersmatt geschaffen. Im Anschlussbereich zur Büntistrasse besteht bisher lediglich ein Fussweg. Dieser wird aufgeweitet und für die Durchfahrt von Velos tauglich gemacht.		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – MP-FVV-01 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr A-Horizont – MP-FVV-02 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr B-Horizont 		
Wirkung	Durch die Massnahme kann eine Netzlücke für den Veloverkehr geschlossen werden. Zudem wird die parallel zur Strasse verlaufende Veloverbindung, welche von Stans Ost bis hin zum Knoten A2-Stans-Nord führt, attraktiviert.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild		
	Die Massnahme unterstützt die Schaffung und Aufwertung von Raum für den Fuss- und Veloverkehr.		
	Bezug Handlungsbedarf		
	<ul style="list-style-type: none"> – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Erhöhung Verkehrssicherheit – Fusswegnetz – Velonetz 		
	Bezug Teilstrategien		
	<ul style="list-style-type: none"> – TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel – TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren – TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen 		
Umsetzung			
Planungsstand	Vorprojekt vorhanden. Umsetzung mit Grundeigentümern abgesprochen.		
Weitere Schritte	Umsetzung zusammen mit dem integralen Strassenprojekt nach Umsetzung der Umgebungsgestaltung Büntistrasse 16–22 (privates Bauvorhaben) möglich. Weitere Planung und allenfalls Umsetzungsstart für das Jahr 2025 prov. budgetiert.		

Massnahme	Kanton Nidwalden – Optimierung ÖV-Angebot	Nr. AP	EL-ÖV-01
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung			
Beschreibung	<p>Das ÖV-Angebot im Kanton Nidwalden wird mit der laufenden ÖV-Angebotsstrategieplanung stetig geprüft und angepasst. Mit der Angebotsstrategie 2025–2028 werden unter anderem folgende Schwerpunkte gesetzt:</p> <p>Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> – Taktverdichtung Interregion Luzern – Stans – Engelberg – Optimierung Anschlüsse in Luzern und Haltepolitik IR, Optimierung Ankunfts- und Abfahrtszeiten im öV-Hub Stans (langfristig, dh. nach 2028) – Taktverdichtung S4 Luzern – Stans – Wolfenschiessen (langfristig, dh. nach 2028) <p>Bus</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neukonzeption bzw. Optimierung der Linienführung der Linie 323 – Angebotsverdichtung Stans Länderpark bzw. Verbesserung der Erschliessung des Länderparks, Untere Spichermatt sowie Hostatt – Optimierung der Seelinie – Prüfung Ausbau Nachtliniennetz – Prüfung Angebotsausbau Winkelriedbus – Umsetzung Busbevorzugung an staubelasteten Knoten 		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Bezug zu Massnahme ÖV-01 Elektrifizierung der Buslinien: Umrüstung auf E-Busse.		
Wirkung	Mit der Umsetzung der Angebotsstrategie 2025–2028 werden Linienführungen mit dem Bus optimiert, was dessen Attraktivität erhöht, da weniger Umwege gefahren werden. Zudem werden Wohn- und Arbeitsplatzgebiete besser mit dem ÖV erschlossen, was den angestrebten Modalshift unterstützt.		
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme unterstützt die Stärkung des Bushauptkorridors und ein nachhaltiges Unterwegssein.</p>		
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Kombinierte Mobilität – ÖV-Erschliessung 		
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <p>TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel TS ÖV 2 – Optimierung Busangebot</p>		
Umsetzung			
Planungsstand	– Angebotsstrategie 2025–2028 liegt vor		
Weitere Schritte	– Aufgleisung und Umsetzung Angebotsstrategie 2025–2028		

Massnahme	Stansstad – Verbesserung Verkehrssicherheit Ortsdurchfahrt Obbürgen	Massnahmenr.	EL-M-03
		ARE Code	---
		Priorität AP5	BvE
		Priorität AP2	---
			
Inhalt und Wirkung			
Beschreibung	<p>Aufgrund der Petition «Forderung von verkehrsberuhigenden Massnahmen» aus der Bevölkerung wurde die Ortsdurchfahrt von Obbürgen einer Schwachstellenanalyse unterzogen und zusammen mit den Anwohnenden die Sicherheitsdefizite erörtert.</p> <p>Neben einem neu durchgehenden Trottoir auf der schulseitigen Strassenseite und mehreren gesicherten, auf der Wunschlinie liegenden Querungsstellen bei nur einspurig befahrbaren Engstellen, wird die «lange Gerade» mit Verschwenkungen gebrochen. Die bestehenden Fahrbahnbreiten von 5.00 m bis 6.10 m (ohne Kurvenverbreiterung) werden grösstenteils beibehalten und nur punktuell mittels vier in Sichtweite zueinander liegenden Kreuzungsstellen von min. 6.00 m Breite hinsichtlich dem Begegnungsfall LW/LW mit 20 km/h optimiert.</p> <p>Die Einmündungstrichter der Nebenstrassen werden auf das nötige Mass reduziert und die normgerechten Sichtweiten ermöglicht. Vom Bürgenstock herkommend wird beim Siedlungsbeginn wegen der Funktion Wanderweg auf der Strasse eine Wiederholungstafel «50» sowie das «GENERELL 50» direkt beim Dorfbeginn nach SSV signalisiert.</p> <p>Der Parkplatz beim südlichen Dorfeingang kann mittels einer Reduktion von 12 auf 7 Parkplätze normgemäss betrieben und mit einer Insel baulich von der Strasse abgetrennt werden, was eine eindeutige Parkplatzein- und -ausfahrt erzeugt. Diese bauliche Trennung führt auch dazu, dass die Fahrbahnbreite der Kurve optisch enger erscheint und dem Auge eine saubere Linienführung gegeben wird, was die Einfahrtsgeschwindigkeit ins Dorf reduzieren wird.</p>		
Bezug zu weiteren Massnahmen	<p>Es besteht kein Bezug oder Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen des Agglomerationsprogramms.</p>		
Wirkung	<p>Der Verkehr erhält eine normgerechte Linienführung und wird durch die Engstellen und klar ersichtlichen Querungsstellen beruhigt. Testmessungen bei den provisorisch eingerichteten Engstellen haben eine deutliche Temporeduktion ergeben.</p> <p>Die Siedlung und besonders die neue Überbauung «Widen» wird mit einem durchgängigen Trottoir verbunden und durch die mit Grünflächen bewirkte Reduktion der Einmündungstrichter weniger verkehrsorientiert.</p> <p>Die Sicherheit der Schüler und aller Zufussgehenden wird durch die Fussweginfrastruktur mit durchgängigem Trottoir und definierten Querungsstellen mit kurzer Distanz deutlich verbessert. Die auf der schmalen Strasse durch Gestaltungselemente auf knapp über 30 km/h reduzierte Durchfahrtsgeschwindigkeit kommt allen Verkehrsteilnehmenden zugute.</p> <p>Es werden mehrere überdimensionierte Verkehrsflächen durch Entsiegelung zu neuen Grünflächen umgestaltet, die teilweise auch Platz für neue Bäume bieten.</p>		

Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <p>Die Strassenräume der siedlungsquerenden Verkehrsachsen sind siedlungsorientiert gestaltet und von unerwünschtem Durchgangsverkehr entlastet. Die Ausgestaltung unterscheidet sich merklich von ausserorts gelegenen Abschnitten, welche eine durchleitende Aufgabe ausüben. Die siedlungsorientierten Strassenräume weisen eine attraktive Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr auf und dienen neben verkehrlichen Funktionen dem Aufenthalt. Die verschiedenen Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer sind im Sinne der Koexistenz aufeinander abgestimmt.</p> <p>Die Wohnquartiere sind flächendeckend verkehrsberuhigt, was merklich die Verkehrssicherheit aber auch die Lebensqualität erhöht. Zentrumsbereiche und Ortskerne sind in allen Siedlungstypen primär auf zu Zufussgehende ausgerichtet und weisen entsprechend hohe Standards hinsichtlich Dimensionierung, Ausgestaltung und Sicherheit auf. In den Siedlungen besteht ein sicheres, engmaschiges, attraktives Fusswegnetz. Das Alltagsnetz des Veloverkehrs orientiert sich an den Siedlungen, Arbeitsgebieten und ÖV-Haltestellen, ist attraktiv und direkt geführt und verläuft entlang von sicheren Routen. Das Velonetz vernetzt die Gemeinden innerhalb, aber auch untereinander sowie kantonsüberschreitend. Ausreichend Veloabstellanlagen in guter Qualität tragen zu einer weiteren Attraktivität des Veloverkehrs bei.</p>
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Strassenräume - Verkehrssicherheit - Verkehrsberuhigung
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> - TS VS1 – Behebung von Gefahrenstellen - TS VS2 – Verkehrsberuhigung - TS MIV2 – Strassenräume gestalten
Umsetzung	
Planungsstand	Bauprojekt fertig erstellt
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Planaufgabe Dezember 2024 - Baubeginn Frühsommer 2025 - Bauende (exkl. Deckbelag) Herbst 2025 - Bauabschluss Frühling 2026

Massnahme	Kanton Nidwalden – Revision PBG bezüglich Liberalisierung Pflichtabstellplätze	Nr. AP	EL-MIV-01
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung			
Beschreibung	<p>An gut erschlossenen und zentrumsnahen Lagen im Talboden von Nidwalden zeigt sich seitens der Standortgemeinden wie der Grundeigentümerschaft vermehrt das Bedürfnis, eine geringere und dem Standort entsprechende Anzahl Parkfelder zu realisieren. So sollen Seitens Grundeigentümerschaft ein nachhaltigeres Projekt realisiert sowie Kosten gespart und seitens der Gemeinde der Modal Split verbessert und das Verkehrsaufkommen besser und nachhaltiger abgewickelt werden können. Die Gemeinden sind in der Festlegung der Anzahl Parkfelder aber nicht frei, sondern von der kantonalen Gesetzgebung abhängig. Die Erstellung von Parkplätzen bei Bauvorhaben ist im kantonalen Planungs- und Baugesetz PBG und der regierungsrätlichen Verordnung PBV geregelt. Der Regierungsrat legt die Mindestanzahl an Abstellplätzen und deren Lage in der PBV fest. Nach geltendem Recht ist die Erstellung von Parkplätzen nicht begrenzt. Es ist eine Mindestanzahl an Parkplätzen gefordert und es steht grundsätzlich dem privaten Grundeigentümer frei, Parkplätze über den Minimalbedarf hinaus auf seinem Grundstück zu errichten. Bei Bauvorhaben mit einer qualitativ hochwertigen Anbindung an den öffentlichen Verkehr kann der Gemeinderat die erforderliche Anzahl an Pflichtabstellplätze reduzieren. Eine solche Reduktion oder Aufhebung des Pflichtabstellplatzbedarfs hat keine Ersatzabgabe zur Folge. Seitens der Gemeinden besteht das Bedürfnis, die Realisierung von Projekten mit autoreduzierten Nutzungen, zügiger und einfacher umsetzen zu können und weitreichendere Befugnisse zu erlangen.</p> <p>Mit der Revision der kantonalen Baugesetzgebung (PBG und PBV) soll daher die Realisierung von «autoarmen» Wohnsiedlungen erleichtert, den Gemeinden mehr Kompetenzen zugeordnet und so an geeigneten Lagen eine Veränderung des Modal Splits zugunsten nachhaltigerer Verkehrsformen gefördert werden.</p>		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Es besteht kein Bezug oder Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen des Agglomerationsprogramms.		
Wirkung	Durch die Liberalisierung des PBG hinsichtlich Pflichtabstellplätze kann die Verdichtung an gut erschlossenen Lagen flächeneffizienter, kostengünstiger und somit nachhaltiger realisiert werden. Im Kontext mit notwendigen Mobilitätskonzepten ist eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl und des Modal Splits hin zu nachhaltigeren Mobilitätsformen möglich. Dies verbessert die Wirkung zahlreicher Projekte des Aggloprogramms des Umweltverbundes.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Zentrum und Entwicklungsschwerpunkte: Siedlungsentwicklung an gut erschlossenen Lagen soll gefördert werden und eine nachhaltige Mobilität ermöglichen.		
	Bezug Handlungsbedarf – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Ruhender Verkehr – Sharing		
	Bezug Teilstrategien – TS MIV 3 – Bedarfsgerechte Parkierung – TS M2 – Aktive Lenkung der Mobilitätsnachfrage (Mobilitätskonzepte)		
Umsetzung			
Planungsstand	Verständigung Standortgemeinden und Kantonsregierung zur entsprechenden Anpassung der kantonalen Baugesetzgebung mit der folgenden Revision und Sicherung der Absichten mittels dieses Massnahmenblattes		
Weitere Schritte	Entsprechende Revision der kantonalen Baugesetzgebung (PBG und PBV)		

Massnahme	Buochs. Verkehrsinfrastruktur ESP Arbeiten Fadenbrücke		Massnahmenr.	EL-FVV-08
			ARE Code	
			Priorität AP5	AvE
			Priorität AP2	
Inhalt und Wirkung				
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik		
Unterkategorie	5.1 Fuss- und Veloverkehr – Einzelmassnahme			
Massnahmen-beschrieb	<p>Der Ausbau des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Arbeit Fadenbrücke wird ein gegenüber heute deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen mit sich bringen. Dieses soll mit verschiedenen Massnahmen möglichst auf den öV sowie den Veloverkehr gelenkt werden.</p> <p>Gemeinsam mit der Gemeinde und der Bauherrschaft sind folgende Entwicklungsschritte vorgesehen (Bebauungsplan Erlenpark (Projektname für den ESP Fadenbrücke)):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Veloverkehr: Es besteht eine gute Anbindung des Gesamtareals an den Fuss- und Veloweg Richtung Stans als auch die Kantonsstrasse am Kreisel Fadenbrücke. Der Veloverkehr muss bei der Erschliessung der vorgesehenen Bebauung zwingend berücksichtigt werden. Dazu gehören insbesondere ausreichend gedeckte Abstellplätze im Areal. Bei entsprechenden Frequenzen ist eine direkte Anbindung an die Gemeinde Buochs als direkte Achse Kreuzstrasse – Fadenbrücke – Buochs vorzusehen. – Fussverkehr: Die Erschliessung ist auch für Zufussgehende sicherzustellen. Namentlich in Richtung Buochs und zur Bushaltestelle Buochs, Fadenbrücke. Dazu wurde 2024 eine zusätzliche Fussgängerbrücke über die Engelberger Aa erstellt. Auch zukünftige Bauten sind an diese anzuschliessen. – Öffentlicher Verkehr: Für Gewerbegebäude ist eine Güteklasse D vorzusehen. Diese wird durch die deutlich reduzierte Fusswegdistanz nach Erstellung der neuen Brücke zur Haltestelle Buochs, Fadenbrücke im Jahr 2024 erreicht. Sollte die Bebauung der weiteren Baufelder erfolgen, ist eine direkte öV-Linie in das Areal möglich. Die entsprechenden Flächen sind im Bebauungsplan ausgeschieden. Die entsprechenden Kurvenradien ab Kantonsstrasse müssen hierzu sichergestellt werden. – MIV: Mit dem Kreisel Fadenbrücke und dem entsprechenden Verbindungsbauwerk (Brücke) zum Arealeingang besteht eine leistungsfähige Grunderschliessung. Es obliegt der Bauherrschaft resp. der Gemeinde, die strassenseitige Verbindung zu den neuen Gebäuden zu erstellen. – Ein wirkungsvolles Mobilitätsmanagement ist durch die bauwilligen Unternehmen vorzulegen (gemäss beschlossener Bebauungsplan Erlenpark). 			
Machbarkeit	Nur ab Kosten > 10 Mio CHF			
Nutzen	WK1	Ein hochwertiges Gesamtkonzept für alle Verkehrsteilnehmenden ist insbesondere für Entwicklungsschwerpunkte in der Aufbauphase von zentraler Bedeutung.		
	WK2	Optimale Anbindung mit allen Verkehrsmitteln an die zumeist nicht in unmittelbarer Nähe liegenden Siedlungsgebiete.		
	WK3	Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten ist zumeist gut, wenn die Entwicklung proaktiv durch alle an der Arealentwicklung beteiligten proaktiv gestaltet wird. Auch kann der Ressourcen- resp. Landverbrauch durch optimale Gestaltung optimiert werden.		
	WK4	Keine wesentlichen Auswirkungen durch die Verkehrsmassnahmen zu erwarten.		

Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Die Entwicklungsschwerpunkte sowie weitere wichtige Entwicklungsgebiete sind verkehrlich gut erschlossen. Diese Entwicklung wird proaktiv angegangen.		
	Bezug Handlungsbedarf – ÖV-Erschliessung – Velonetz – Fusswegnetz		
	Bezug Teilstrategien – TS S3 – Entwicklungsschwerpunkte umsetzen – TS M2 – Aktive Lenkung der Mobilitätsnachfrage – TS M5 – Lenkung des Güterverkehrs – TS ÖV2 – Optimierung Busangebot – TS VV4 – Ausreichende und qualitative Veloabstellanlage schaffen		
Bezug zu anderen Massnahmen	Bestandteil des durchgehenden Velonetzes Kreuzstrasse – Fadenbrücke – Buochs.		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Umweltverträglichkeit	Keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten, da Gesamtstrassenraum nicht verändert wird		
Realisierung und Kosten			
Federführung	Kanton Nidwalden		
Beteiligte Akteure	Gemeinde Ennetmoos		
Planungsstand	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte – Bebauungsplan Erlenpark Buochs – Vereinbarung ÖV-Erschliessung ESP Arbeiten Buochs Fadenbrücke		
	Zentrale Dokumente – folgt		
	Weitere Planungsschritte		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung		
	Plangenehmigung/Baubewilligung		
	Finanzierungsplan		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2024 – 2030	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2024 – 2030	
	Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	folgt		
Kosten Dritter exkl. MwSt.			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	Kosten für öV Angebot des Regionalen Personenverkehrs (RPV)	
	Gemeinde	Neue Fussgängerbrücke (im Bau)	
	Dritte	Lokale Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des Baufortschritts	

Dokumentation	
Quantitative Angaben	folgt
Zur Verfügung gestellte Dokumente	folgt
Weitere Dokumente	folgt

6 Massnahmen Verkehr

6.1 Einzelmassnahmen

6.1.1 Gesamtverkehr

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP5
---	M-01	Stans – Bahnhofplatz Ost	A
---	M-02	Ennetmoos – Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl. Weiler St. Jakob.	A
---	M-03	Stans – Drehscheibe Kreuzstrasse Stans Ost	B

Massnahme	Stans – Bahnhofplatz Ost		Massnahmennr.	M-01
			ARE Code	---
			Priorität AP5	A
			Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung				
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)		<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik	
Unterkategorie	7.1 Neue / Aufwertung Bushaltestelle			
Massnahmenbeschreibung	<p>Im Zuge der Sanierung Bahnhofplatz Ost sollen zwei neue Bushaltekanten geschaffen werden für den künftigen öV-Bedarf.</p> <p>Der Bahnhofplatz Stans wurde im Jahr 2023 saniert. Dabei wurden die fünf bestehenden Bushaltekanten zentral angeordnet und behindertengerecht umgestaltet. Weiter wurde mit dem Projekt auch die Kapazität der Veloabstellplätze am Bahnhof Stans verdoppelt. Im östlichen Bereich des Bahnhofs wird die ehemalige Haltekante F heute noch für Bahnersatzbusse sowie für Eventbetrieb genutzt. Die Haltekante ist nicht behindertengerecht. Ausserdem hat der Strassenbelag seine Lebensdauer bald erreicht.</p> <p>Der Kanton Nidwalden möchte an dieser Stelle den zukünftigen öV-Bedarf aufgrund der geplanten weiteren Entwicklungen mit zwei zusätzlichen, behindertengerechten Haltekanten abdecken. In diesem Zusammenhang sollen auch die Querungsmöglichkeiten des Bahnhofplatzes für Zufussgehende, welche heute teils nicht hindernisfrei sind, verbessert und insgesamt die Zugänglichkeit zum Bahnhof hin für den Fuss- und Veloverkehr optimiert werden. Weiter soll die Attraktivität der Haltestelle für wartende Busspassagiere erhöht werden. Damit verbunden ist auch eine mögliche Verschiebung und Kapazitätserweiterung der bestehenden Velounterstände.</p> <p>Somit besteht insgesamt die Absicht, das öV-Angebot am Bahnhof Stans auszubauen und den östlichen Bahnhofplatz für die Öffentlichkeit umzugestalten.</p>			

Nutzen	WK1	Verbesserung der Führung von Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Intermodalität, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems		
	WK2	Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet		
	WK3	Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit		
	WK4	Keine Wirkung		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Die Aufwertung des Bahnhofplatzes Ost zu einer attraktiven und sicheren Bushaltestelle und Platzraum trägt zur Stärkung der Drehscheibe Bahnhof Stans bei und hilft bei der Ausrichtung der öffentlichen Räume in Ortskernen auf den Fussverkehr.			
	Bezug Handlungsbedarf – ÖV-Haltestellen: Attraktive Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen (Möblierung) – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Aufwertung der Strassenräume – Erhöhung Verkehrssicherheit (objektiv wie subjektiv)			
	Bezug Teilstrategien – TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel – TS VS 1 – Behebung von Gefahrenstellen – TS MIV 2 – Strassenräume gestalten – TS ÖV 2 – Optimierung Busangebot – TS FV3 – Plätze und Verweilen im Strassenraum			
Bezug zu anderen Massnahmen	– ÖV-01 Elektrifizierung der Buslinien: Umrüstung auf E-Busse			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten.			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton NW / Gemeinde Stans			
Beteiligte Akteure	Pensionskasse NW			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	
	Bisherige Planungsschritte – Variantenskizzen 2024			
	Zentrale Dokumente folgt			
	Weitere Planungsschritte – Es laufen Abklärungen zwischen Kanton NW, Gemeinde Stans und Pensionskasse NW bezüglich der Projektorganisation, Kostenteiler und Zeitplan. – Es wird daran gearbeitet, bis Anfang 2025 eine Grobkostenschätzung vorzulegen.			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2025-2026		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	Ca. 2027		
	Finanzierungsplan	Jahr folgt		
	Voraussichtlicher Baubeginn	Ca. 2028		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	Ca. 2029		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	2.5 Mio. CHF (geschätzt)			
Kosten Dritter exkl. MwSt.	Pensionskasse NW: Entwässerung im Trennsystem Parzelle Nr. 800			

Finanzierungsschlüssel	Kanton	folgt
	Gemeinde	folgt
	Dritte	
Dokumentation		
Quantitative Angaben	folgt	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	folgt	
Weitere Dokumente	folgt	

Massnahme	Ennetmoos – Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl. Weiler St. Jakob		Massnahmenr.	M-02
			ARE Code	---
			Priorität AP5	A
			Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung				
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)		<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik	
Unterkategorie	3.2 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt			
Massnahmen-beschrieb	Das BGK Ennetmoos St. Jakob wurde ab 2018 ausgearbeitet. Darauf basierend wurde ein Vorprojekt (Generelles Projekt) ausgearbeitet. Dieses beinhaltet die für die Vollendung des kantonalen Velonetzes wesentlichen Lückenschluss zwischen dem Ortsteil Ennetmoos, St. Jakob und der Kantonsgrenze OW/NW. In Verlängerung zur bestehenden Anlage zwischen Allweg und St. Jakob wird ein abgetrennter Velo- und Fussweg erstellt. Eine sichere Querungshilfe im Weiler St. Jakob erhöht die Sicherheit für Zufussgehende. Zwei Ortseingangstore, die den Weiler besser kennzeichnen, sowie Aufwertungsmaßnahmen des Strassenraum erhöhen die Aufenthaltsqualität.			
Nutzen	WK1	Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs vom übrigen Verkehr, Verbesserung des Gesamtverkehrssystems		
	WK2	Erhöhung Aufenthaltsqualität in dem durch die Strasse geteilten Ort Ennetmoos St. Jakob		
	WK3	Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und insbesondere strassenquerende Fussgängerinnen und Fussgänger (Schüler, Busbenutzer etc.).		
	WK4	Keine Auswirkungen		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Siedlung und Verkehr werden durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und eine sichere Querung im Ortsteil St. Jakob beidseitig der Kantonsstrasse besser abgestimmt. Das Potenzial des Veloverkehrs wird durch die Vollendung der Veloroute durch Ennetmoos erhöht.			
	Bezug Handlungsbedarf – Aufwertung der Strassenräume – Erhöhung Verkehrssicherheit – Fusswegnetz – Velonetz			

	Bezug Teilstrategien			
	– TS VS 2 – Verkehrsberuhigung – TS MIV 2 – Strassenräume gestalten – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen			
Bezug zu anderen Massnahmen	Kein direkter Bezug, da sowohl der Weiler als auch die Lücke im Velonetz unmittelbar an die Kantongrenze NW/OW anschliessen.			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	

	<input checked="" type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Umweltverträglichkeit	Keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten, da Gesamtstrassenraum nicht verändert wird			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton Nidwalden			
Beteiligte Akteure	Gemeinde Ennetmoos			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte			
	– Studie (BGK) 2018 – Vorprojekt 2022 – 2022 – Auflage Vorprojekt 2022 – Koordination mit Hochwasserschutzprojekt Mel- und Rübibach im überschneidenden Perimeter – Bereinigung Vorprojekt 2023/24			
	Zentrale Dokumente			
	– Dossier/Projektmappe Auflageprojekt Kantonsstrasse KH3 Kernserstrasse Gemeinde Ennetmoos km 00.00 – 01:00 vom 16. November 2022 – Road Safety Audit Ennetmoos St. Jakob			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung		2026	
	Plangenehmigung/Baubewilligung		2027	
	Finanzierungsplan		2025	
	Voraussichtlicher Baubeginn		2028	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme		2029	
	Reifegrad		<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	4.2 Mio. CHF			
Kosten Dritter exkl. MwSt.	---			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	60 %		
	Gemeinde	40 %		
	Dritte	---		
Dokumentation				
Quantitative Angaben	folgt			
Zur Verfügung gestellte Dokumente	folgt			
Weitere Dokumente	folgt			

Massnahme	Stans – Drehscheibe Kreuzstrasse Stans Ost	Massnahmennr.	M-03
		ARE Code	---
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	---



Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik
------------------	--	---

Unterkategorie	---
-----------------------	-----

Massnahmenbeschreibung	<p>Der Mobilitätshub Kreuzstrasse ist eine Verkehrsdrehscheibe, welche primär dem Übergang vom MIV auf den ÖV dient. Als solches ist er primär eine Parkieranlage für Autos und Haltepunkt für öffentliche Verkehrsmittel. Ergänzende Services (s.u.) erweitern das Angebot. Im Sinne der Gesamtstrategie des GVK soll der Mobilitätshub Kreuzstrasse zum Ziel «Verlagerung» beitragen. Entsprechend sollen primär Anreize für MIV-Nutzende geboten werden, auf den ÖV umzusteigen.</p> <p>Kernfunktionen des Mobilitätshubs Kreuzstrasse sind die Verlagerung vom Individualverkehr auf kollektive Verkehrsangebote (z.B. ÖV, Fernbus oder Carpooling), die Bündelung der Verkehrsströme aus den Seegemeinden nach Luzern (1. Priorität) und die Bündelung der Verkehrsströme nach Engelberg (2. Priorität).</p> <p>Mögliche Zusatzfunktionen sind Serviceangebote (z.B. Wäscherei, Reparaturshop), Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Bäckerei, Pop-up Store) oder eine Ver-/Entsorgungsstation (z.B. Paketstation, Sammelstelle).</p> <p>Als Initialangebot wird ein Halt des Tellbus Luzern – Altdorf angestrebt. In der zweiten Phase sind Halte von internationalen Fernbussen sowie ein Shuttlebus nach Engelberg denkbar.</p>
-------------------------------	--

	<p>Die Infrastruktur des Mobilitätshubs umfasst eine Parkierungsanlage sowie ein Betriebsgebäude mit Warteraum und Flächen für die Zusatzfunktionen. Kurze Wege von den Parkplätzen zu den Abfahrtsorten des ÖV sowie eine Entflechtung der Wege innerhalb der Anlage tragen zur Attraktivität des Mobilitätshubs bei. Die Anlage soll modular gestaltet werden, um eine spätere Erweiterung zu vereinfachen.</p> <p>Die Massnahme steht in Abhängigkeit der Umgestaltung des Knotens Kreuzstrasse durch das ASTRA.</p>			
Nutzen	WK1	Bündelung von Verkehrsströmen, Entlastung der Autobahn, Verkürzung der Reisezeiten, Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage		
	WK2	Keine Wirkung		
	WK3	Keine Wirkung		
	WK4	Reduktion der Emissionen durch Verminderung von Fahrten		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	Die Massnahme unterstützt die Förderung von Verkehrsdrehscheiben und Umsteigepunkten und damit auch die nachhaltige Mobilität.			
	Bezug Handlungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Kombinierte Mobilität 			
	Bezug Teilstrategien			
	<ul style="list-style-type: none"> – TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel – TS ÖV 2 – Optimierung Busangebot 			
Bezug zu anderen Massnahmen	Umbau Knoten Kreuzstrasse, im ASTRA-Perimeter			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	<input checked="" type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
	<input type="checkbox"/> FS			
Umweltverträglichkeit	Nicht relevant			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton Nidwalden			
Beteiligte Akteure	ASTRA, ggf. Gemeinde Stans			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3			
	Bisherige Planungsschritte			
	Konzeptstudie			
Zentrale Dokumente				
folgt				
Weitere Planungsschritte				
Ggf. Vertiefungsstudie, Vorprojekt, Bauprojekt				
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2025/2026		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	Jahr folgt		
	Finanzierungsplan	Jahr folgt		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2032		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2033		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	Ca. CHF 8 Mio. (Kostenschätzung gemäss Konzeptstudie)			

Kosten Dritter exkl. MwSt.	---	
Finanzierungsschlüssel	Kanton	100%
	Gemeinde	---
	Dritte	---
Dokumentation		
Quantitative Angaben	Ca. 100 Parkplätze im Initialausbau, 2 Bushaltekanten	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Konzeptstudie	
Weitere Dokumente	---	

6.1.2 Öffentlicher Verkehr

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP5
	ÖV-01	Elektrifizierung der Buslinien: Umrüstung auf E-Busse	A

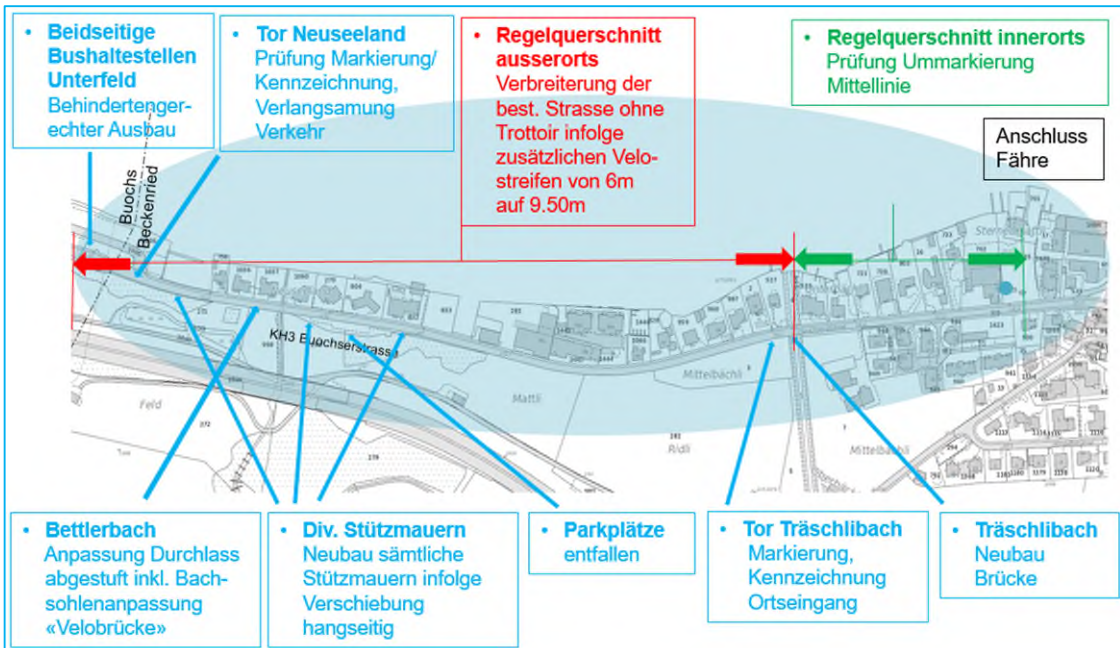
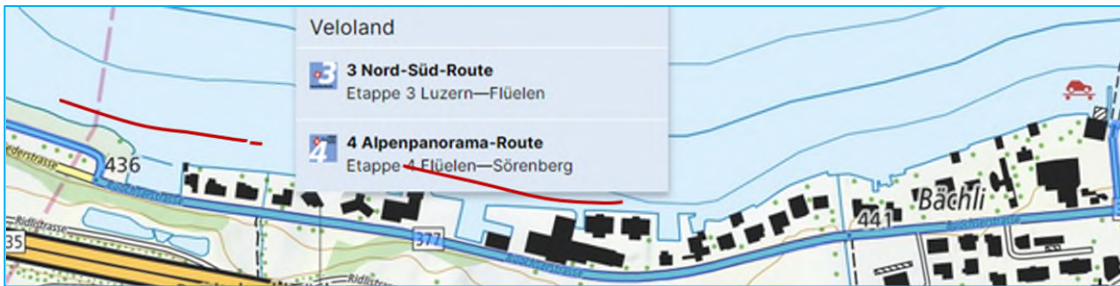
Massnahme	Elektrifizierung der Buslinien: Umrüstung auf E-Busse			Massnahmennr.	ÖV-01
				ARE Code	---
				Priorität AP5	A
				Priorität AP2	---
ABBILDUNG					
Inhalt und Wirkung					
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)		<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik		
Unterkategorie	7.4 Alternative (fossilfreie) betriebene Systeme (z. B. oberleitungsfreie E-Busse)				
Massnahmen-beschrieb	<p>Spätestens mit der Revision des CO₂-Gesetzes wird der Grundstein gesetzt für die Umstellung auf alternative Antriebe im strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Heute werden die meisten Fahrzeuge noch mit fossiler Energie betrieben – wie auch im Kanton Nidwalden. Es zeichnet sich aber eine Entwicklung insbesondere zu batterieelektrischen Fahrzeugen ab. Diese sind umwelt- und klimafreundlich, sofern der verwendete Strom erneuerbar erzeugt wurde. Zudem sind sie bei tiefen Geschwindigkeiten sehr leise. Gestützt auf das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden vom 15. November 2022 treibt der Kanton die Verwendung von batterieelektrischen Bussen im öffentlichen Verkehr voran.</p> <p>Die PostAuto AG (AG) beabsichtigt unter anderem im Kanton Nidwalden die zeitnahe Umstellung von Dieselbussen auf E-Busse und betreibt heute 3 Depotstandorte im Raum Stans innerhalb des AP-Perimeters. Infos zur neuen Garagierung folgen.</p> <p>Der Umbau der Garage XY innerhalb des AP-Perimeters ist im Zeitraum XX-XX und somit im A-Horizont vorgesehen.</p>				
Nutzen	WK1	Keine Wirkung			
	WK2	Keine Wirkung			
	WK3	Keine Wirkung			
	WK4	Durch den Einsatz von Depotlader-Batteriebusse anstelle von Dieselbussen werden Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen vermieden bzw. verringert. Depotlader-Batteriebusse ermöglichen abseits des bestehenden Fahrleitungsnetzes den Verzicht auf vergleichsweise teure Ladeinfrastrukturen im Strassenraum wie Fahrleitung oder Zwischenladestellen.			
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Die Busse verkehren mit erneuerbaren Energien, emissionsfrei und effizient.				
	Bezug Handlungsbedarf – ÖV – Haltestellen: Attraktive Ausgestaltung der ÖV-Haltestellen infolge verringertem Schadstoffausstosses und Lärmreduktion der Busse				
	Bezug Teilstrategien – TS M4 – Förderung CO ₂ -neutrale Mobilität				
Bezug zu anderen Massnahmen	Es besteht kein Bezug oder Abhängigkeit zu weiteren Massnahmen.				
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS	

Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung zu erwarten		
Realisierung und Kosten			
Federführung	Kanton Nidwalden		
Beteiligte Akteure	Kanton Nidwalden		
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte Festlegung im Gesamtverkehrskonzept Nidwalden, öV-Massnahme		
	Zentrale Dokumente Gesamtverkehrskonzept Nidwalden, öV-Massnahme (Baudirektion, 2022)		
	Weitere Planungsschritte folgt		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	<i>Jahr folgt</i>	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	<i>Jahr folgt</i>	
	Finanzierungsplan	<i>Jahr folgt</i>	
	Voraussichtlicher Baubeginn	<i>Jahr folgt</i>	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	<i>Jahr folgt</i>	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	xx Mio. CHF		
Kosten Dritter exkl. MwSt.			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	folgt	
	Gemeinde	folgt	
	Dritte		
Dokumentation			
Quantitative Angaben	folgt		
Zur Verfügung gestellte Dokumente	folgt		
Weitere Dokumente	folgt		

6.1.3 Fuss- und Veloverkehr

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP5
	FVV-01	Buochs / Beckenried – Velohauptroute Buochserstrasse	A
	FVV-02	Stans / Ennetbürgen – Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen	B
	FVV-03	Stansstad – Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo	B

Massnahme	Buochs / Beckenried – Velohauptroute Buochserstrasse	Massnahmennr.	FVV-01
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	---



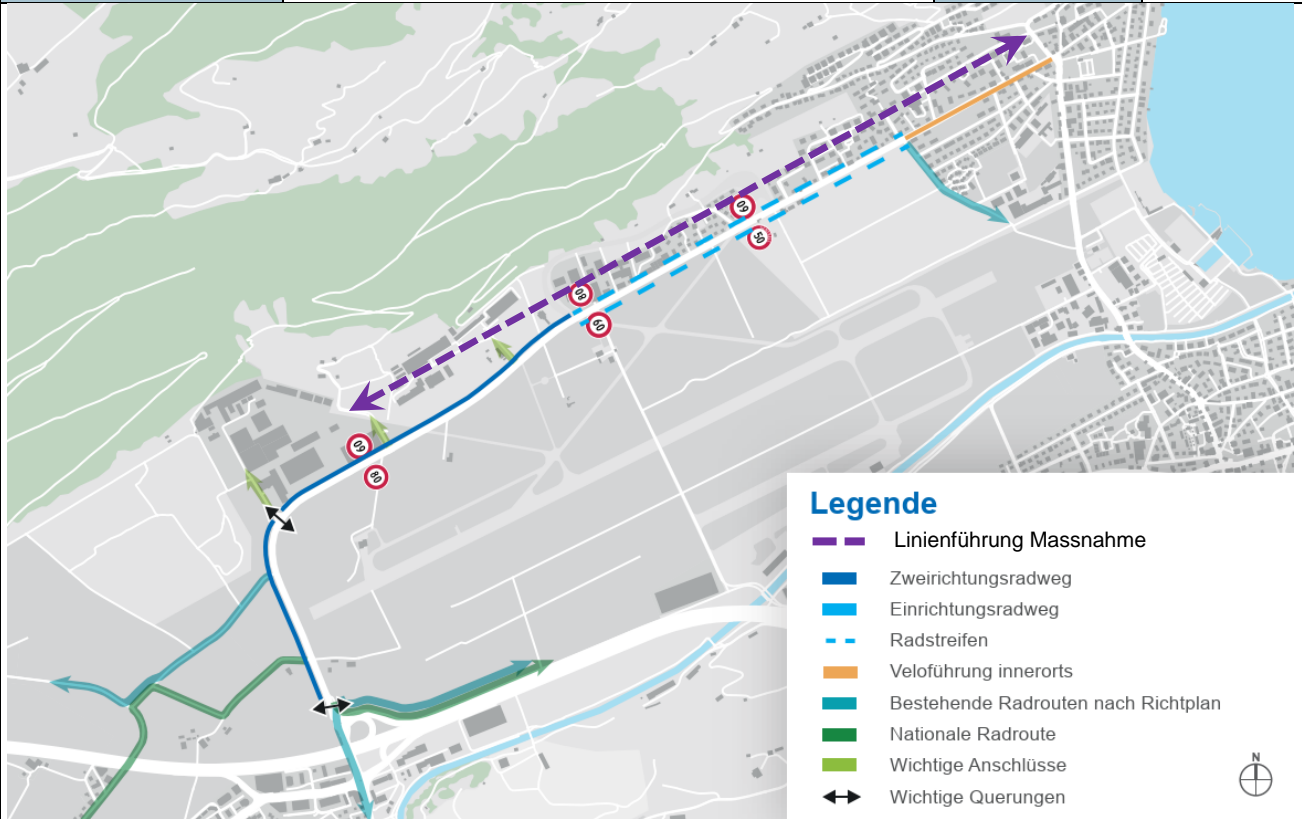
Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik
Unterkategorie	5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr	
Massnahmenbeschrieb	<p>Gemäss Gesamtverkehrskonzept (GVK) Nidwalden soll auf der Strecke Beckenried-Buochs-Stans eine durchgängige Velohauptroute entstehen. Auf dem wichtigen Abschnitt Buochserstrasse (Einmündung Seestrasse Richtung Beckenried bis Autofähre) zwischen Buochs und Beckenried wird das Velo derzeit im Mischverkehr geführt. Die Strasse ist an manchen Stellen sehr eng und es bestehen keine Ausweichmöglichkeiten, da die Streck vom See resp. best. Liegenschaften und von mehreren Stützmauern begrenzt wird.</p> <p>Die Strasse soll infolge des Radwegausbaus im Ausserortsteil (Tempo 60) verbreitert werden. Aufgrund von beidseitigen Überbauungen (Liegenschaften) wird beim Innerortsteil (Tempo 50) die Strassenbreite belassen resp. es werden nur Ummarkierungen vorgenommen. Somit schafft man im Ausserortsteil mehr Platz und dementsprechend mehr Sicherheit für den Langsamverkehr. Nebst den vielen Massnahmen erfordert es insbesondere eine aufwändige und teure Verschiebung der Stützmauer. Ein Vorprojekt (Generelles Projekt) bezüglich der erforderlichen Massnahmen wurde per Ende 2024 abgeschlossen.</p>	

Nutzen	WK1	Der Fuss- und Veloverkehr (FVV) soll sicherer und direkt geführt werden. Die best. Linienführung wird belassen. Die Strassenbreite (Regelquerschnitt) wird um 3.5 m hangseitig verbreitert.		
	WK2	Aufgrund der geplanten Massnahmen wird das Siedlungsgebiet infolge der verbesserten Sicherheit aufgewertet.		
	WK3	Infolge Verbreiterung der Strasse mittels Anordnung von zwei Radstreifen wird die Strasse nicht nur für den Fuss- und Veloverkehr (FVV), sondern auch für alle Strassenbenützer sicherer		
	WK4	Aufgrund der geplanten Massnahmen wird die Umweltverträglichkeit gegenüber dem best. Zustand verbessert. Nicht nur der Fuss- Und Veloverkehr (FVV), sondern auch die angrenzenden Anwohner werden vor Emissionen wie Lärm, etc. gem. Bundesrichtlinien geschützt.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Die Massnahme unterstützt die Schaffung und Aufwertung von Raum für den Fuss- und Veloverkehr sowie auch das Ziel der Umsetzung von kantonalen Radrouten auf Hauptkorridoren.			
	Bezug Handlungsbedarf – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Erhöhung Verkehrssicherheit – Velonetz			
	Bezug Teilstrategien – TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel – TS VS 1 – Behebung von Gefahrenstellen – TS MIV 2 – Strassenräume gestalten – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS VV3 – Velofreizeitrouten planen und attraktiv halten			
Bezug zu anderen Massnahmen	– EL-FVV-01 Kanton NW – Aktualisierung Velonetzkonzeption und Erarbeitung Velostandards			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	In kantonalen Radwegkonzept 2008 (Verabschiedung durch Landrat) abgehandelt.			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Alle geplanten Massnahmen werden im Rahmen der Umweltschutzgesetzgebung umgesetzt.			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton Nidwalden			
Beteiligte Akteure	Gemeinden Buochs und Beckenried			
Planungsstand	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	
	Bisherige Planungsschritte 2020 wurde eine Vorstudie Machbarkeit erstellt. Ende 2024 hat der Landrat gem. dem Vorprojekt (Generelles Projekt) über die Linienführung und Regelquerschnitt sowie den Objektkredit befunden.			
	Zentrale Dokumente Vorstudie Machbarkeit 2020			
	Weitere Planungsschritte Ab 2025: Volksabstimmung. Erarbeitung Bauprojekt / Planaufgabe / Genehmigung durch Regierungsrat			

Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2025 bis 2027		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2025 bis 2027		
	Finanzierungsplan	2025 bis 2031		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2031		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 21.92 Mio.			
Kosten Dritter exkl. MwSt.	Gemeindeanteil CHF 4.38 Mio			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	80% (Ohne Abzug Bundesbeitrag)		
	Gemeinde	20% (Ohne Abzug Bundesbeitrag)		
	Dritte	Keine		
Dokumentation				
Quantitative Angaben	Gemäss technischer Bericht / Pläne Vorprojekt 2024			
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<p>Vorstudie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vorstudie Machbarkeit 2020 <p>Vorprojekt (Generelles Projekt): 2024</p> <ul style="list-style-type: none"> – 29713-100 Technischer Bericht – 29713-100.1 Anhang zum technischen Bericht – 29713-111 Situation 1:500 Ausserorts – 29713-112 Situation 1:500 Innerorts – 29713-113 Situation 1:200 Schleppkurven / Sichtweiten – 29713-123 Normalprofil M 1.100 Stützmauer Typ A – 29713-124 Normalprofil M 1.100 Stützmauer Typ B – 29713-125 Normalprofil M 1.100 Stützmauer Typ C – 29713-126 Normalprofil M 1.50 Brücke Träschlibach – 29713-127 Normalprofil M 1.50 Durchlass Bettlerbach – 29713-128 Längsschnitt M 1.50 Durchlass Bettlerbach – 29713-131 Längenprofil M 1:500/100 – 29713-161 Situation M 1:500 Landerwerbs- und Rodungsfläche – 29713-171 Situation M 1:500 Entwässerungsplan – 29713-172 Situation M 1:500 Entwässerungsplan – 29713-191 Situation M 1:500 Signalisations- & Markierungsplan – 29713-192 Situation M 1:500 Signalisations- & Markierungsplan 			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Stans / Ennetbürgen – Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen	Massnahmennr.	FVV-02
		ARE Code	---
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	---



Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik
------------------	--	---

Unterkategorie	5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr
-----------------------	---

Massnahmenbeschreibung	<p>Gemäss dem Gesamtverkehrskonzept Nidwalden soll das Velonetz mit Priorität ausgebaut werden. Die Ennetbürger- und Stanserstrasse sind im Gesamtverkehrskonzept als Erschliessungsrouten für den Alltagsverkehr klassiert.</p> <p>Das Ziel dieses Projekts ist es, die Attraktivität und die Verkehrssicherheit auf der Stanserstrasse zu verbessern. Die heutige Veloführung weist Mängel in der Führungsform sowie der Dimensionierung auf. Mit einer neuen durchgehenden und normgerechten Veloinfrastruktur, als Zweirichtungsradweg im westlichen und beidseitigen Radstreifen im östlichen Abschnitt, wird eine Verbesserung erreicht. Die Veloverkehrsmassnahmen sind zeitlich mit der Sanierung der Kantonsstrasse und des Ausbaus Knoten Ennetbürger- / Pilatusstrasse abgestimmt.</p>
-------------------------------	---

Nutzen	WK1	Deutliche Verbesserung Radverkehr; Durchgängigkeit gegeben, dadurch viel attraktiver für Radfahrer.		
	WK2	Verbesserte Erschliessung der umliegenden Gemeinden für den Veloverkehr im Rahmen der neuen Westumfahrung Stans.		
	WK3	Erhöhte Sicherheit für Langsamverkehr (Velo + Fussgänger) infolge getrennter Fahrbahnen.		
	WK4	Verlagerung des MIV-Anteils zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel, infolge attraktiver Radwegverbindung.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Die Massnahme unterstützt die Schaffung und Aufwertung von Raum für den Fuss- und Veloverkehr sowie auch das Ziel der Umsetzung von kantonalen Radrouten auf Hauptkorridoren.			
	Bezug Handlungsbedarf – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Erhöhung Verkehrssicherheit – Velonetz			
	Bezug Teilstrategien – TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel – TS VS 1 – Behebung von Gefahrenstellen – TS MIV 2 – Strassenräume gestalten – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen			
Bezug zu anderen Massnahmen	Es besteht ein Bezug zur Massnahme EL-FVV-05 Stans – Radweg Kreuzstrasse bis Pilatus.			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		

	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Alle geplanten Massnahmen werden im Rahmen der Umweltschutzgesetzgebung umgesetzt.			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton Nidwalden			
Beteiligte Akteure				
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	
	Bisherige Planungsschritte folgt			
	Zentrale Dokumente folgt			
	Weitere Planungsschritte folgt			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	Jahr folgt		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	Jahr folgt		
	Finanzierungsplan	Jahr folgt		
	Voraussichtlicher Baubeginn	Jahr folgt		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	Jahr folgt		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	2.5 Mio. CHF (geschätzt)			
Kosten Dritter exkl. MwSt.	folgt			

Finanzierungs- schlüssel	Kanton	folgt
	Gemeinde	folgt
	Dritte	folgt
Dokumentation		
Quantitative Angaben		
Zur Verfügung ge- stellte Dokumente	folgt	
Weitere Dokumente	folgt	

Massnahme	Stansstad – Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo	Massnahmennr.	FVV-03
		ARE Code	---
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	---




Inhalt und Wirkung		
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik
Unterkategorie	5.1 Einzelmassnahme Fuss- und Veloverkehr	
Massnahmen-beschrieb	<p>Gemäss GVK Nidwalden soll die Attraktivität und der Modal-Split-Anteil des Veloverkehrs in Ergänzung zur Velohauptroute mit einem durchgängigen Netz an qualitativ hochstehenden Veloverbindungen (Erschliessungen Alltagsverkehr) gestärkt werden.</p> <p>Dazu wird das kantonale Veloroutennetz aktualisiert: Es enthält neu das Element Veloverbindungen und definiert nebst vorhandenen Netzlücken auch Qualitätslücken (ungenügender Ausbaustandard der Veloinfrastruktur, aktuelle Sicherheitsdefizite usw. aus). Auf dieser Grundlage wird ein Ausbauprogramm festgelegt (Veloinfrastrukturprogramm, z.B. in Anlehnung an das kantonale Strassenbauprogramm).</p> <p>Der Veloverkehr soll von der schmalen Lopperstrasse auf den Loppersteg geleitet werden, um mehr Platz und somit Sicherheit fürs Velo zu schaffen. Dies erfordert eine Verbreiterung des bestehenden Lopperstegs für die Fussgängerinnen und Fussgänger.</p>	

Nutzen	WK1	Deutliche Verbesserung Radverkehr; Durchgängigkeit gegeben, dadurch viel attraktiver für Radfahrer.		
	WK2	Verbesserte Erschliessung ab der Kantonsgrenze zu Obwalden zur Gemeinde Stansstad, Acheregg		
	WK3	Erhöhte Sicherheit für Langsamverkehr (Velo + Fussgänger) infolge getrennter Fahrbahnen.		
	WK4	Steigerung der radfahrenden Pendler, infolge attraktiver Radwegverbindung.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Die Massnahme unterstützt das Ziel von attraktivem Raum für das Unterwegssein mit dem Fuss- und Veloverkehr.			
	Bezug Handlungsbedarf – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Erhöhung Verkehrssicherheit – Fusswegnetz – Velonetz			
	Bezug Teilstrategien – TS VS 1 – Behebung von Gefahrenstellen – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS VV3 – Velofreizeitrouten planen und attraktiv halten – TS FV2 – Sicheres, attraktive und durchgängiges Netz ausserhalb des Siedlungsgebiets			
Bezug zu anderen Massnahmen	Keine			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Keine Konflikte			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton Nidwalden			
Beteiligte Akteure	Gemeinde Stansstad			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	
	Bisherige Planungsschritte folgt			
	Zentrale Dokumente folgt			
	Weitere Planungsschritte folgt			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	Jahr folgt		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	Jahr folgt		
	Finanzierungsplan	Jahr folgt		
	Voraussichtlicher Baubeginn	Jahr folgt		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	Jahr folgt		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	1.5 Mio. CHF (geschätzt)			
Kosten Dritter exkl. MwSt.				

Finanzierungsschlüssel	Kanton	xx%
	Gemeinde	xx%
	Dritte	
Dokumentation		
Quantitative Angaben	Länge: 1.5 km mit Vorprojekt abgleichen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Noch keine Unterlagen, Steg muss saniert werden und jetzt erfolgt die Prüfung einer Verbreiterung.	
Weitere Dokumente		


6.1.4 Motorisierter Individualverkehr

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP5
	MIV-01	Stans – Einführung Parkleitsystem	A
	MIV-02	Stans – Knotenausbau Kreisel Länderpark inkl. Aufhebung Knoten Stansstaderstrasse-Veronika-Gut-Weg und Verbesserung Fussgängerübergang Stansstaderstrasse	A
	MIV-03	Ennetbürgen – BGK Ortsdurchfahrt	A
	MIV-04	Stans – Westumfahrung MIV	B
	MIV-05	Stans – Flankierende Massnahmen Westumfahrung MIV	B

Massnahme	Stans – Parkleitsystem		Massnahmennr.	MIV-01
			ARE Code	---
			Priorität AP5	A
			Priorität AP2	---
				
Inhalt und Wirkung				
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)		<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik	
Unterkategorie	2.1 Verkehrsmanagement – Punktuelle Intervention			
Massnahmenbeschreibung	Über die wesentlichen, öffentlichen Parkplätze in der Gemeinde Stans soll ein Parkleitsystem eingeführt werden. Dies vor allem zur Besucherlenkung und Vermeidung von Parksuchverkehr. (Präzisieren, wenn mehr Unterlagen vorhanden sind)			
Nutzen	WK1	Die Verkehrslenkung des motorisierten Verkehrs kann verbessert werden.		
	WK2	Keine Wirkung		
	WK3	Die objektive wie subjektive Sicherheit kann durch die Reduktion des Suchverkehrs verbessert werden.		
	WK4	Durch die Verringerung von Suchfahrten kann eine Reduktion von Luftschadstoffen und Treibhausgasemissionen wie auch Lärmemissionen verringert werden.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Durch die Reduktion von Suchverkehr werden die Strassenräume entlastet und es resultiert mehr Handlungsspielraum zur Aufwertung. Zudem erhöht weniger Suchverkehr die Verkehrssicherheit.			


	Bezug Handlungsbedarf – Verkehrslenkung und Dosierung – Aufwertung der Strassenräume – Erhöhung Verkehrssicherheit – Ruhender Verkehr		
	Bezug Teilstrategien – TS M2 – Aktive Lenkung der Mobilitätsnachfrage – TS VS 2 – Verkehrsberuhigung – TS MIV 3 – Bedarfsgerechte Parkierung		
Bezug zu anderen Massnahmen	Es besteht ein Bezug zu den Massnahmen MIV 05, Flankierende Massnahmen Westumfahrung und MIV 04, – Stans Westumfahrung MIV.		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	

	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Umweltverträglichkeit	Es bestehen keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.		
Realisierung und Kosten			
Federführung	Gemeinde Stans		
Beteiligte Akteure	Kanton NW, Stanserhorn-Bahn		
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte Parkleitkonzept liegt vor		
	Zentrale Dokumente Parkleitkonzept		
	Weitere Planungsschritte Festlegung Parkleitsystem und Auswahl der Parkplätze zusammen mit Stanserhorn-Bahn und Kanton NW. Anschliessend Detailplanung, finanzielle Baureife erhalten und Ausführung.		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2024 – 2025	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2026	
	Finanzierungsplan	Jahr	
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2028	
	Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	1.0 Mio. CHF (geschätzt)		
Kosten Dritter exkl. MwSt.			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	folgt	
	Gemeinde	folgt	
	Dritte	folgt	
Dokumentation			
Quantitative Angaben	folgt		
Zur Verfügung gestellte Dokumente	folgt		
Weitere Dokumente	folgt		

Massnahme	Stans – Knotenausbau Kreisel Länderpark inkl. Aufhebung Knoten Stansstaderstrasse-Veronika-Gut- Weg und Verbesserung Fussgängerübergang Stansstaderstrasse		Massnahmennr.	MIV-02
			ARE Code	---
			Priorität AP5	A
			Priorität AP2	
				
Inhalt und Wirkung				
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)		<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik	
Unterkategorie	3.1 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Kreuzung, Kreisel			
Massnahmen- beschreibung	<p>Zur Erschliessung der neuen Wohngebiete Untere Spichermatt und Hostatt ist eine zentrale Erschliessung über den Kreisel Länderpark anzulegen, welche auch den Fuss- und Veloverkehr bedient. Die Verbindung des Veronika-Gut-Wegs zur Stansstaderstrasse kann damit für den MIV aufgehoben werden und bleibt zukünftig dem Fuss- allenfalls auch dem Veloverkehr vorbehalten.</p> <p>Südlich des Kreisels Länderpark besteht zudem noch eine kaum mehr verwendete Fuss- und Velounterführung unter der Stansstaderstrasse. Diese soll aufgehoben, die Fläche begrünt und ein geeigneter, oberirdischer Fussgängerübergang geschaffen werden, inkl. Verbindung ins Areal Hostatt.</p>			
Nutzen	WK1	Die Fuss- und Veloverbindung im Knotenbereich kann verbessert werden.		
	WK2	Die attraktivere und direkte Wegführung erlaubt eine nachhaltige Innenentwicklung.		
	WK3	Durch eine sichere Querungsinfrastruktur kann die objektive wie subjektive Sicherheit der Teilnehmenden verbessert werden.		
	WK4	Reduktion Luftschadstoffe und Treibhausgasemissionen durch Förderung des Fuss- und Veloverkehrs mit einer entsprechenden Infrastruktur.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Der Standard dieser Fuss- und Velobeziehung an wichtiger Lage (Länderpark) kann in Fragen der Dimensionierung, Ausgestaltung und Sicherheit erhöht werden.			

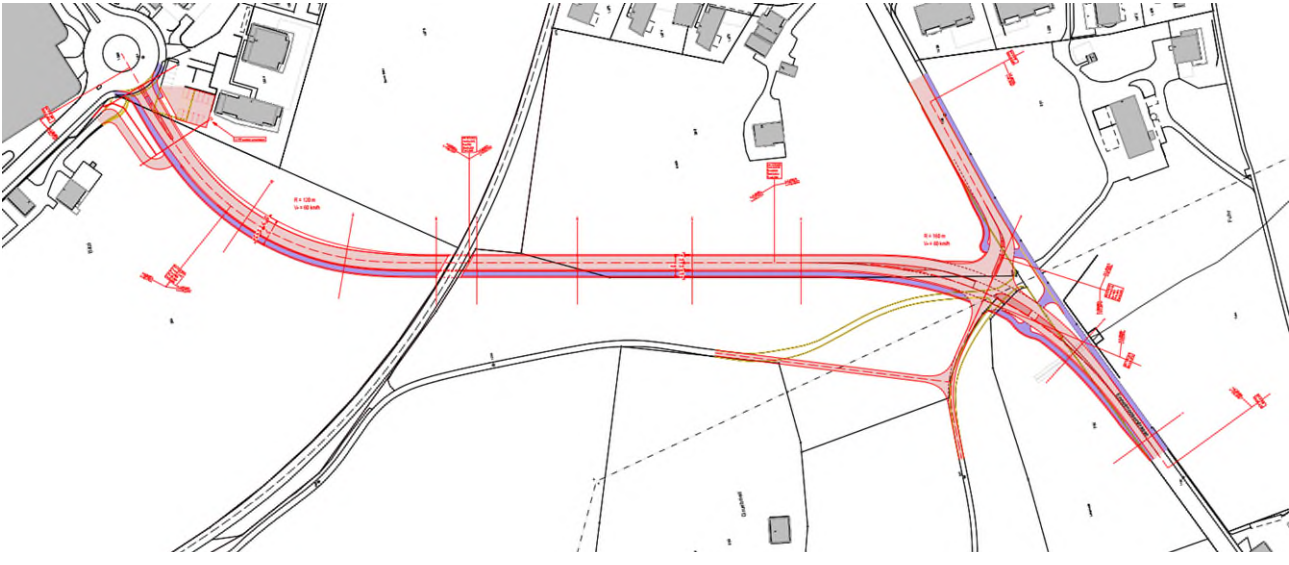
	Bezug Handlungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> – Velonetz – Erhöhung Verkehrssicherheit – Fusswegnetz – Velonetz 			
	<ul style="list-style-type: none"> – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren – TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen 			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – S 5 Stans – Qualitative Bebauung Wohngebiet Untere Spichermatt – S 7 Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt – EL-ÖV-01 Kanton Nidwalden – Optimierung ÖV-Angebot 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	<input checked="" type="checkbox"/> keine		<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE
Umweltverträglichkeit	<input type="checkbox"/> FS			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton NW / Gemeinde Stans			
Beteiligte Akteure	Private Grundeigentümer			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 2	
			<input type="checkbox"/> 3	
	Bisherige Planungsschritte			
	Die Erschliessung sowie die Aufhebung der Unterführung sind im Siedlungsleitbild sowie im Verkehrskonzept Stans aufgenommen.			
	Es besteht eine Erschliessungsvereinbarung mit dem privaten Grundeigentümer des Areals Untere Spichermatt.			
Die Grundeigentümer der Areale Untere Spichermatt und Hostatt sind im gegenseitigen Austausch und haben bereits Erschliessungsvarianten aufgezeigt.				
Für die Aufhebung der Unterführung und Neugestaltung des Fussgängerübergangs liegt bereits ein Generelles Projekt vor				
Zentrale Dokumente				
<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsleitbild Stans – Verkehrskonzept Stans – Erschliessungsvereinbarung – Bericht und Plan Aufhebung Personenunterführung Länderpark 				
Weitere Planungsschritte				
Die Grundeigentümer des Areals Untere Spichermatt nehmen einen Studienauftrag vor zur Bebauung und Erschliessung des Areals. Das Siegerprojekt liegt ca. im 1. Halbjahr 2025 vor. Anschliessend folgt der Gestaltungsplan.				
Beim Areal Hostatt laufen die Vorbereitungsarbeiten für eine mögliche Einzonung.				
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2024 – 2026		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2027 – 2028		
	Finanzierungsplan	Jahr folgt		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2029		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2030		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	1.5 Mio. CHF (geschätzt)			
Kosten Dritter exkl. MwSt.				

Finanzierungs- schlüssel	Kanton	folgt
	Gemeinde	folgt
	Dritte	folgt
Dokumentation		
Quantitative Angaben	folgt	
Zur Verfügung ge- stellte Dokumente	folgt	
Weitere Dokumente	folgt	

Massnahme	Ennetbürgen – Verkehrliche Aufwertung und Neugestaltung Ortskern (Betriebs- und Gestaltungskonzept)		Massnahmennr.	MIV-03
			ARE Code	
			Priorität AP5	A
			Priorität AP2	
				
Inhalt und Wirkung				
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV) <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik			
Unterkategorie	3.2 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt			
Massnahmen-beschrieb	<p>Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden (GVK) wurde festgelegt, dass in Ennetbürgen mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Verbesserungen für die Verkehrsteilnehmer sowie die Anwohnerinnen und Anwohner aufgezeigt werden sollen. Ein besonderer Fokus liegt auf der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität.</p> <p>Das BGK Ennetbürgen wurde 2024 ausgearbeitet. Darauf basierend wurde ein Vorprojekt (Generelles Projekt) ausgearbeitet. Folgende Elemente wurden dabei berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer im Perimeter – Durchgehende Radwegführung innerorts (separat oder in Koexistenz mit Ausweichroute Aumühlestrasse) – öV-Verknüpfung Ortsbus – Postauto inkl. einer gewissen lokalen Drehscheibenfunktion (z.B. Bike & Ride) – Ermöglichung Tempo 30 im Ortskern (oder darüber hinaus) – Besonderes Augenmerk auf Schulwegsicherheit – Entflechtung von Verkehrsströmen im Dorfkern – Möglichkeiten zur Lärmverminderung – Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum merklich verbessern 			
Nutzen	WK1	Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs vom übrigen Verkehr. Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel an einer der meistfrequentierten Haltestellen des Kantons.		
	WK2	Erhöhung Aufenthaltsqualität im zentralen Dorfteil von Ennetbürgen sowie entlang der zulaufenden Kantonsstrassen.		
	WK3	Erhöhung der Sicherheit im Veloverkehr sowie dem Fussverkehr mit besonderer Berücksichtigung der Schulwegbeziehungen.		
	WK4	Keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	Siedlung und Verkehr werden durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und die Vernetzung der Verkehrsmittel wesentlich verbessert. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der in Ennetbürgen sowie den unmittelbar angrenzenden Gebieten vorhandenen Entwicklungsschwerpunkten für Arbeit und Wohnen.			
Bezug Handlungsbedarf				

	Das absehbare Wachstum und die bereits bestehende relativ hohe Siedlungsdichte rund um den Ortskern von Ennetbürgen machen eine zeitgemässe Infrastruktur für öV, MIV sowie Fuss- und Veloverkehr notwendig. Entsprechend soll dessen Gestaltung hochwertig sein und auf neuesten Erkenntnissen beruhen.			
	Bezug Teilstrategien – TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel – TS VS2 – Verkehrsberuhigung – TS MIV2 – Strassenräume gestalten – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für den Veloverkehr schaffen – TS FV3 – Plätze und Verweilraum im Strassenraum			
Bezug zu anderen Massnahmen	– EL-FVV-05 Stans – Radweg Kreuzstrasse bis Pilatus – FVV-02 Stans / Ennetbürgen – Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja		<input checked="" type="checkbox"/> Nein	
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten, da Gesamtstrassenraum nicht verändert wird			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton Nidwalden			
Beteiligte Akteure	Gemeinde Ennetmoos			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 2	
			<input type="checkbox"/> 3	
	Bisherige Planungsschritte – Studie (BGK) 2024 – Freiraumkonzept Ennetbürgen, freiraumarchitektur, 2019 – Daten temporäre Verkehrszählung, Gemeinde Ennetbürgen, 2021 – Daten temporäre Verkehrserhebungen, Amt für Mobilität, Kanton Nidwalden, 2010/2016/2021 – Schwachstellenanalysen Veloverkehr und Fussverkehr, Amt für Raumentwicklung, Kanton Nidwalden, 2023 – Gesamtverkehrskonzept Nidwalden, Amt für Mobilität, Kanton Nidwalden, 2022			
	Zentrale Dokumente – folgt			
	Weitere Planungsschritte Erarbeitung und Auflage Vorprojekt Antrag Landrat zur Bewilligung Projekt			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2027		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2028		
	Finanzierungsplan	2027		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	> 5 Mio. CHF (geschätzt)			
Kosten Dritter exkl. MwSt.				
Finanzierungsschlüssel	Kanton	folgt		
	Gemeinde	Folgt 35%gemäss voraussichtlicher Revision StrG.		
	Dritte	folgt		
Dokumentation				

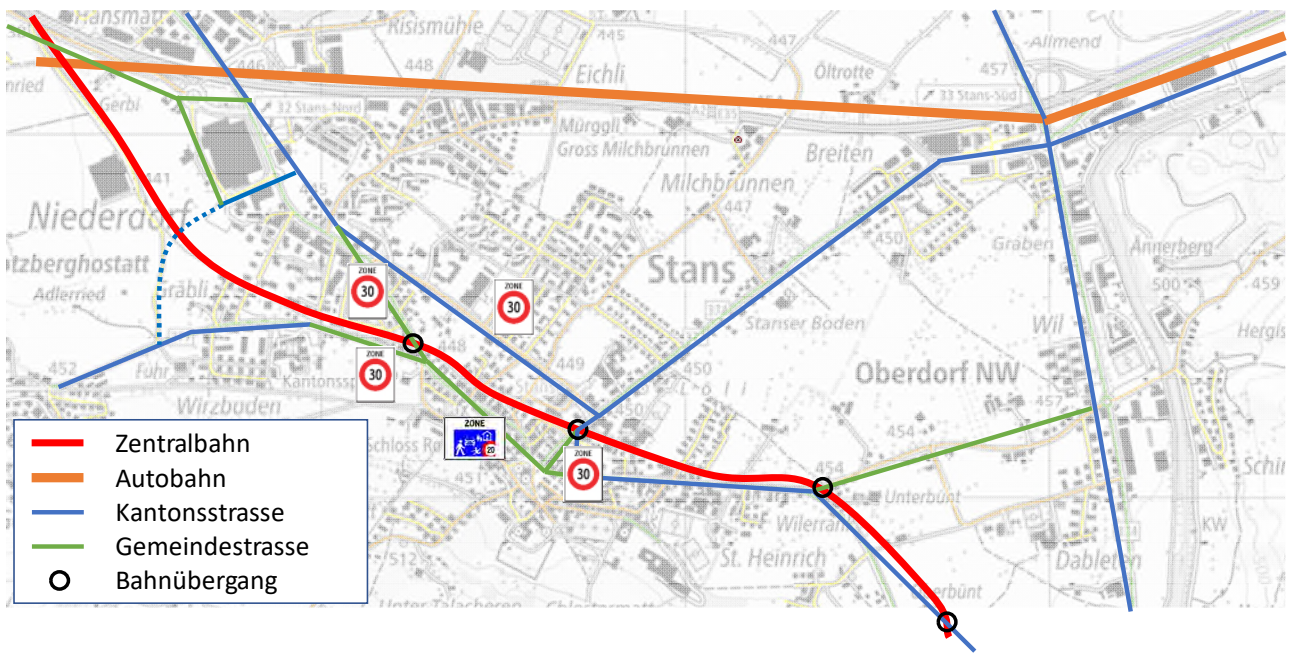
Quantitative Angaben	folgt
Zur Verfügung gestellte Dokumente	folgt
Weitere Dokumente	folgt

Massnahme	Stans – Westumfahrung MIV		Massnahmennr.	MIV-04
			ARE Code	
			Priorität AP5	B
			Priorität AP2	A
				
Inhalt und Wirkung				
Kategorie	<input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)		<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik	
Unterkategorie	1.1 Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen (neue Strasse oder entlastete Strecke)			
Massnahmen-beschrieb	<p>Die Westumfahrung Stans besteht aus einer neuen Verbindung zwischen der Stansstadterstrasse / Bitzistrasse und der Ennetmoosstrasse mit Unterquerung der Zentralbahn (zb). Parallel zur Westumfahrung wird ein Veloweg angeordnet, wodurch der Veloverkehr stark an Attraktivität gewinnt. (Zurzeit liegt die Westumfahrung in zwei Varianten vor).</p> <p>Mit einer Westumfahrung Stans kann das Zentrum von Stans wesentlich vom Verkehr entlastet werden. Dies betrifft sowohl den querenden wie auch den tangierenden Verkehr. Insbesondere durch die Umgehung der Bahnschranken der zb wird der Verkehrsfluss verbessert. Im Gegenzug bestehen im Zentrum Möglichkeiten, den Strassenraum für den Langsamverkehr aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.</p>			
Machbarkeit	<p>Die Machbarkeit des Bauvorhabens wurde durch eine Projektierung bis auf Stufe Vorprojekt nachgewiesen. Darin zeigen sich Herausforderungen bei den Anschlusspunkten auf Seite Ost (Knoten Bitzistrasse) und bei der Tieflegung der Strassen in den Grundwasserbereich (Unterquerung zb). Für beide Herausforderungen konnten technisch bewältigbare Vorgehensweisen ermittelt werden, diese schlagen sich jedoch in einem erhöhten Kostenbedarf nieder.</p>			
Nutzen	WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems sowie des Strassennetzes und der Verkehrslenkung. Verbesserung des Veloverkehrs		
	WK2	Keine direkten Wirkungen (aber mit flankierenden Massnahmen)		
	WK3	Erhöhung der Verkehrssicherheit generell und insbesondere für den Veloverkehr		
	WK4	Inanspruchnahme von bestehendem Kulturraum		

Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Der motorisierte Verkehr kann gebündelt und direkt der Autobahn zugeführt werden. Das Zentrum von Stans wird weniger durch Durchgangsverkehr belastet.			
	Bezug Handlungsbedarf – Innentwicklung – Verkehrslenkung – Aufwertung der Strassenräume – Verkehrssicherheit – Fusswegnetz – Velonetz			
	Bezug Teilstrategien – TS MIV 1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen			
Bezug zu anderen Massnahmen	– FVV-04 Stans – FlaMa Velo Westumfahrung Stans – MIV-05 Stans – Flankierende Massnahmen Westumfahrung MIV			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Ein Teilstück der Westumfahrung ist im Richtplan verankert			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input checked="" type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Mögliche Beeinträchtigungen des Grundwasserstroms sind in Abklärung			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton Nidwalden			
Beteiligte Akteure	Gemeinden Stans und Ennetmoos			
Planungsstand	<input type="checkbox"/> 1		<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte Vorstudie mit Variantenstudium, Vorprojekt			
	Zentrale Dokumente Schlussberichte zu Vorstudie, Modellierung, Vorprojekt			
	Weitere Planungsschritte Ausführungsprojektierung, Bauprojektierung, Ausführung			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2024		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2028		
	Finanzierungsplan	2029		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2032		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2036		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	23 – 33 Mio. CHF (je nach Variante)			
Kosten Dritter exkl. MwSt.	Keine			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	100%		
	Gemeinde			
	Dritte			

Dokumentation	
Quantitative Angaben	Länge: 0.56 – 0.83 km (je nach Variante)
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Vorstudie, Vorprojekt
Weitere Dokumente	Modellierung

Massnahme	Stans – Flankierende Massnahmen Westumfahrung MIV	Massnahmennr.	MIV-05
		ARE Code	
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	A



Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik
Unterkategorie	3.2 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt	
Massnahmen-beschrieb	<p>Mit der Westumfahrung Stans entsteht eine neue MIV-Verbindung mit parallel geführtem Veloweg. Dadurch kann das Zentrum von Stans wesentlich von MIV Verkehr entlastet werden. Dies betrifft sowohl den querenden wie auch den tangierenden Verkehr.</p> <p>Um die Verlagerungswirkung zu verstärken, erfolgen auf bestehenden Strassenabschnitten flankierende Massnahmen in Form von Temporeduktionen und Strassenraumanpassungen. Dadurch werden die Strassen für den Langsamverkehr attraktiver und sicherer und die Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum wird verbessert.</p>	
Nutzen	WK1 Verbesserung des Strassennetzes und der Verkehrslenkung sowie Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs WK2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet WK3 Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Veloverkehr WK4 Keine Wirkungen	

Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Das Ortszentrum von Stans kann mit der Westumfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet werden, die flankierenden Massnahmen sichern die direkte Wegführung auf die Umfahrungsstrasse. Die Strassenräume im Zentrum können aufgewertet werden. Es entstehen attraktivere und sicherere Räume für Fuss- und Veloverkehr. In den Zentrumsräumen ist durch die tiefere Verkehrsbelastung eine effizientere und qualitätsvollere Innenentwicklung möglich.			
	Bezug Handlungsbedarf – Innentwicklung – Verkehrslenkung – Aufwertung der Strassenräume – Verkehrssicherheit – Fusswegnetz – Velonetz			
	Bezug Teilstrategien – TS VS 2 – Verkehrsberuhigung TS VV1 – TS MIV 1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren – TS MIV 2 – Strassenräume gestalten – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren – TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen – TS FV3 – Plätze und Verweilen im Strassenraum			
Bezug zu anderen Massnahmen	Die Massnahme hat direkten Bezug zur Massnahmen M04, Stans Westumfahrung MIV sowie die Massnahme MIV01 Stans Parkleitsystem.			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Gemeinderatsbeschluss zu Verkehrskonzept Stans liegt vor (2023)			
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit	Keine Beeinträchtigungen erkennbar			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton Nidwalden			
Beteiligte Akteure	Gemeinde Stans			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 2	
	<input type="checkbox"/> 3			
	Bisherige Planungsschritte Konzeption Verkehrssystem Stans, Vorstudie, Modellierung			
	Zentrale Dokumente Vorstudie, Modellierung			
Weitere Planungsschritte Vorprojektierung, Ausführungsprojektierung, Bauprojektierung, Ausführung				
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2024		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2028		
	Finanzierungsplan	2029		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2032		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2036		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	< 1 Mio (geschätzt)			

Kosten Dritter exkl. MwSt.	Keine	
Finanzierungsschlüssel	Kanton	50%
	Gemeinde	50%
	Dritte	
Dokumentation		
Quantitative Angaben	Anpassungen Strassenraum: rund 2.6 km	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Konzeption Verkehrssystem Stans, Vorstudie, Modellierung	
Weitere Dokumente		

6.2 Massnahmenpakete mit pauschalen Bundesbeiträgen

6.2.1 Fuss- und Veloverkehr

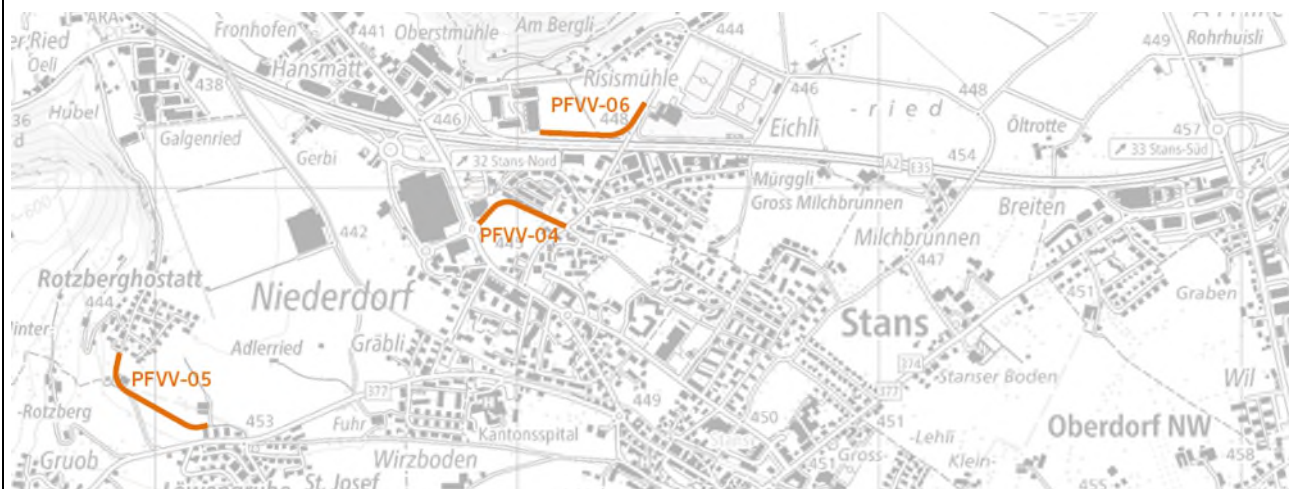
Übersicht Massnahmen

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP5
---	MP-FVV-01	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr A-Horizont	A
---	MP-FVV-02	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr B-Horizont	B

Massnahmenpaket	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr A-Horizont	Massnahmennr.	
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung			
Konzeption	<p>Die Konzeption der folgenden Massnahmen basiert auf dem Verkehrskonzept der Gemeinde Stans mit der entsprechenden Vertiefung zum Fuss- und Veloverkehr. Die Massnahmen beinhalten einerseits Lückenschlüsse, aber auch die Erstellung neuer Verbindungen. Die Massnahmen in der Gemeinde Stans ergänzen die Realisierung des kantonalen Velonetzes und führen so zu einem dichteren Fuss- und Velowegnetz im Hauptsiedlungsbereich. Dadurch werden das dichte Siedlungsgebiet sowie auch die Entwicklungsgebiete künftig besser und sicherer erschlossen sein für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>Die nachfolgenden Massnahmen unterstützen nicht nur die Ziele des Verkehrskonzepts Stans, sondern verfolgen auch den roten Faden des Agglomerationsprogramms und das Ziel, mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen. Der aktuelle Handlungsbedarf beinhaltet unter anderem die Verlagerung der MIV-Ströme auf alternative Verkehrsmittel wie den Fuss- und Veloverkehr, aber auch die generelle Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Erhöhung dessen Sicherheit. Im Agglomerationsprogramm wurden infolge die Teilstrategien «TS M3 – Umweltschonende Erschliessung der Naherholung», «TS VS 1 – Behebung von Gefahrenstellen», «TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren» und «TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen» formuliert. Mit den nachfolgenden Massnahmen wird ein Teil des Handlungsbedarfs gedeckt und die Teilstrategien umgesetzt.</p>		
Beteiligte	Gemeinde Stans, Gemeinde Oberdorf		
Leistungseinheiten und Kosten	Kategorie	Einheit	
	Anzahl Veloparkplätze (Anzahl Abstellanlagen)	0	
	Anzahl Fussgängerstreifenmarkierungen	1	
	Anzahl Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	1	
	Anzahl Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	0	
	Quadratmeter Überführung	0	
	Quadratmeter Unterführung	0	
	Längsführung Massnahme LV	1'390m	

Massnahmen				
Nr.	ARE Code	Beschrieb		Kosten exkl. MwSt.
PFVV-01	---	Stans – Veloverbindung zwischen Paracelsusweg und Aemättlihof	Haupt- oder Verbindungsrouten gemäss Verkehrskonzept Stans (abhängig von Linienführung Stans West). Es besteht heute zwischen der Ennetmooserstrasse und Stansstaderstrasse keine direkte Veloverbindung, die namentlich Spital / Quartier Wirzboden mit dem Gebiet um den Länderpark inkl. dem Knoten A2 Stans Nord verbindet. Zwischen Paracelsusweg und Aemättlihof besteht eine Fusswegverbindung, welche zu einem Fuss- und Veloweg ausgebaut werden soll. Ein generelles Projekt dazu ist bereits vorhanden.	680'000 Fr.
PFVV-02	---	Stans, Oberdorf – Veloverbindung zwischen Wilrank und Buochserstrasse (Nussbaumweg)	Verbindungsrouten gemäss Verkehrskonzept Stans. Ausbau Fussweg Nussbaumweg zu Veloverbindung. Dieser ermöglicht zukünftig parallel zum Strassennetz die Velowegführung vom Wilrank bis zum Kreisel Länderpark	1'640'000 Fr.
PFVV-03	---	Stans – Veloverbindung zwischen Buochserstrasse und Neuweg, Im Lehli (Pestalozziweg)	Erschliessungsrouten gemäss Verkehrskonzept Stans. Ausbau und Verlängerung Pestalozziweg zur direkten Anbindung des Quartiers Neuweg, Im Lehli ans Dorfzentrum.	1'060'000 Fr.
Anrechenbare Kosten (exkl. MWSt.)				3'380'000 Fr.
Dokumentation				
Quantitative Angaben	---			
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– Verkehrskonzept Stans, Januar 2023			
Weitere Dokumente	---			

Massnahmenpaket	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr B-Horizont	Massnahmennr.	
		ARE Code	---
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	---



Inhalt und Wirkung

Konzeption	<p>Die Konzeption der folgenden Massnahmen basiert auf dem Verkehrskonzept der Gemeinde Stans mit der entsprechenden Vertiefung zum Fuss- und Veloverkehr. Die Massnahmen beinhalten einerseits Lückenschlüsse, aber auch die Erstellung neuer Verbindungen. Die Massnahmen in der Gemeinde Stans ergänzen die Realisierung des kantonalen Velonetzes und führen so zu einem dichteren Fuss- und Velowegnetz im Hauptsiedlungsbereich. Dadurch werden das dichte Siedlungsgebiet sowie auch die Entwicklungsgebiete künftig besser und sicherer erschlossen sein für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>Die nachfolgenden Massnahmen unterstützen nicht nur die Ziele des Verkehrskonzepts Stans, sondern verfolgen auch den roten Faden des Agglomerationsprogramms und das Ziel, mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen. Der aktuelle Handlungsbedarf beinhaltet unter anderem die Verlagerung der MIV-Ströme auf alternative Verkehrsmittel wie den Fuss- und Veloverkehr, aber auch die generelle Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Erhöhung dessen Sicherheit. Im Agglomerationsprogramm wurden infolge die Teilstrategien «TS M3 – Umweltschonende Erschliessung der Naherholung», «TS VS 1 – Behebung von Gefahrenstellen», «TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren» und «TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen» formuliert. Mit den nachfolgenden Massnahmen wird ein Teil des Handlungsbedarfs gedeckt und die Teilstrategien umgesetzt.</p>
-------------------	--

Beteiligte	Gemeinde Stans
-------------------	----------------

Leistungseinheiten und Kosten	Kategorie	Einheit
	Anzahl Veloparkplätze (Anzahl Abstellanlagen)	0
	Anzahl Fussgängerstreifenmarkierungen	0
	Anzahl Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	1
	Anzahl Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	1
	Quadratmeter Überführung	0
	Quadratmeter Unterführung	0
	Längsführung Massnahme LV	1'120 m

Massnahmen				
Nr.	ARE Code	Beschrieb		Kosten exkl. MwSt.
PFVV-04	---	Stans – Fuss- und Veloverbindung zwischen Strasse Spichermatt und Kreisel Länderpark (durch das Areal Hostatt)	Verbindungsroute gemäss Verkehrskonzept Stans durch den ESP Wohnen Hostatt. Dieser ermöglicht zukünftig parallel zum Strassennetz die Fuss- und Velowegführung vom Wilrank bis zum Kreisel Länderpark.	750'000 Fr.
PFVV-05	---	Stans / Ennetmoos – Veloverbindung zwischen Löwengrube-Rotzberghostatt-Unter Rotzberghostatt	Neue Verbindungsroute gemäss Verkehrskonzept Stans. Ausbau bestehender Fussweg zu einem Fuss- und Veloweg ermöglicht eine direktere Verbindung zwischen Ennetmoos und Stansstad.	1'100'000 Fr.
PFVV-06	---	Stans – Fuss- und Veloverbindung zwischen Mühlebachstrasse-Obere Spichermatt-Eichli	Neue Erschliessungsroute Velo und Verlegung bestehender Fussweg gemäss Verkehrskonzept Stans. Ermöglicht eine direktere Verbindung von Stansstad, Stans Nordwest zur Sportanlage Eichli.	1'000'000 Fr.
Anrechenbare Kosten (exkl. MwSt.)				2'850'000 Fr.
Dokumentation				
Quantitative Angaben	---			
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Verkehrskonzept Stans, Januar 2023			
Weitere Dokumente	---			

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Massnahmenübersicht Siedlung	6
Tabelle 2: Massnahmenübersicht Landschaft	6
Tabelle 3: Massnahmenübersicht Eigenleistungen	7
Tabelle 4: Massnahmenübersicht Einzelmassnahmen Verkehr	7
Tabelle 5: Massnahmenübersicht pauschale Bundesbeiträge Horizont	8
Tabelle 6: Liste der übergeordneten Massnahmen, Sachplanungen Bund	9
Tabelle 7: Übersicht der Sachplanvorhaben in der Agglomeration Nidwalden (map.geo.admin.ch, Oktober 2024)	10

urbanista.ch

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11