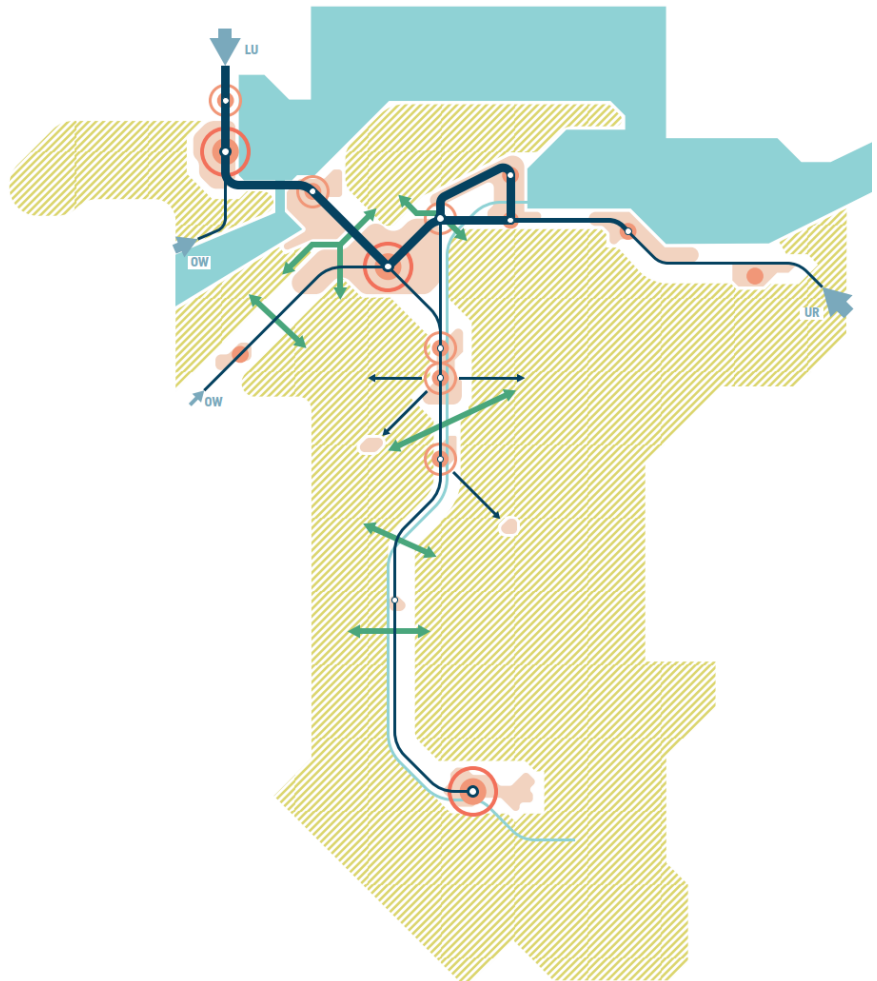


Agglomerationsprogramm Nidwalden und Engelberg, 5. Generation

Massnahmenbericht

Kanton Nidwalden

21. März 2025



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
 Vorsteher 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	8
2.1	Übersicht übergeordnete Massnahmen Sachplanungen Bund	8
2.2	Sachpläne des Bundes	8
	– ÜG.01 Erweiterung N2 Bypass Luzern inklusive Erweiterung Süd	10
	– ÜG.02 Anschluss N2 Lochhof	13
	– ÜG.03 Erweiterung N14 Verzweigung Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord)	15
	– ÜG.04 N4 Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen – Kantonsgrenze SZ/Ur – Grumisch (Morschacher- und Sisikoner-Tunnel)	17
	– ÜG.05 Doppelspurausbau Hergiswil	19
	– ÜG.06 Kreuzungsstelle Stans Bitzi	21
	– ÜG.07 Umnutzung Flugplatz Buochs	23
3	Massnahmen Siedlung	25
	– Nachführung von Siedlungsbegrenzungen	26
	– Konzept Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen	29
	– Nachführung Siedlungserweiterungsgebiete (bei aktuellen Siedlungsleitbildern)	33
	– Stans – Qualitative Bebauung Wohngebiet Untere Spichermatt	36
	– Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt	38
	– Stans – Städtebauliche Entwicklung Gebiet Bahnhof Süd	41
	– Stans – Aufzonung, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG	43
	– Stans West – Strategische Vorbereitung von Siedlungsmassnahmen	46
4	Massnahmen Landschaft	50
	– Weiterentwicklung und Umsetzung des Landschaftskonzeptes Nidwalden	51
	– Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes	53
	– Ökologische Aufwertung von Gewässern mit Einbezug der Naherholung	55
	– Stans – Biodiversitätsfläche Tottikonmatte	58
	– Stans – Begrünung Stans	60
5	Eigenleistungen Verkehr	62
	– Kanton NW – Aktualisierung Velonetzkonzeption und Erarbeitung Velostandards	64
	– Oberdorf – Fuss- und Veloweg Wil – Büren	66
	– Wolfenschiessen – Bahnhof als Treffpunkt ausbauen	68
	– Wolfenschiessen – Direkte Verbindung P+R-Anlage «Aa» mit Bahnhof Wolfenschiessen	70
	– Wolfenschiessen – Förderung Velokultur und Signalisierung Veloinfrastruktur	71
	– Hergiswil – Beleuchtung Lopper für Fuss- und Veloverkehr	72

– Buochs – Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. umfassende Instandsetzungsmassnahmen	73
– Stans – Radweg Kreuzstrasse bis Pilatus	75
– Stans – öffentliche Veloparkierung	77
– Stans – Anschluss Veloverbindung Tottikonstrasse-Steinersmatt an Büntistrasse	78
– Kanton Nidwalden – Optimierung ÖV-Angebot	79
– Stansstad – Verbesserung Verkehrssicherheit Ortsdurchfahrt Obbürgen	80
– Kanton Nidwalden – Revision PBG bezüglich Liberalisierung Pflichtabstellplätze	82
– Buochs – Verkehrsinfrastruktur ESP Arbeiten Fadenbrücke	83
6 Massnahmen Verkehr	85
6.1 Einzelmassnahmen	85
– Stans – Bahnhofplatz Ost	86
– Ennetmoos – Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl. Weiler St. Jakob	89
– Stans – Drehscheibe Kreuzstrasse Stans Ost	92
– Elektrifizierung der Buslinien: Umrüstung auf E-Busse	96
– Buochs / Beckenried – Velohaupttroute Buochserstrasse	99
– Stansstad – Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo	105
– Stansstad	108
– Veloabstellplätze am Bahnhof	108
– Stans – Parkleitsystem	112
– Stans – Gestaltung und Sicherheitsmassnahmen Veronika-Gut-Weg	114
– Ennetbürgen – Verkehrliche Aufwertung und Neugestaltung Ortskern (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	117
– Stans – Westumfahrung MIV inkl. flankierende Massnahmen	120
6.2 Massnahmenpakete mit pauschalen Bundesbeiträgen	124
– Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr A-Horizont	125
– Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr B-Horizont	127
Abbildungsverzeichnis	129
Tabellenverzeichnis	129

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-01	Nachführung von Siedlungsbegrenzungen	A	A
S-02	Konzept Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen	A-C	A
S-03	Nachführung Siedlungserweiterungsgebiete (bei aktuellen Siedlungsleitbildern)	A	A
S-04	Stans – Qualitative Bebauung Wohngebiet Untere Spichermatt	--	A
S-05	Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt	B	B
S-06	Stans – Städtebauliche Entwicklung Gebiet Bahnhof Süd	--	A
S-07	Stans – Aufzonung, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG	A	A
S-08	Stans West – Strategische Vorbereitung von Siedlungsmassnahmen	A-C	B

Tabelle 1: Massnahmenübersicht Siedlung

1.2 Landschaft

M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	Priorität AP5
L-01	Weiterentwicklung und Umsetzung Landschaftskonzept Nidwalden	-	A
L-02	Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes	Vor 2015	A
L-03	Ökologische Aufwertung von Gewässern mit Einbezug der Naherholung	-	B
L-04	Stans – Biodiversitätsfläche Tottikonmatte	-	B
L-05	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 – öffentliche Veloparkierung	AvE
EL-FVV-07	Stans – Anschluss Veloverbindung Tottikonstrasse-Steinersmatt an Büntistrasse	AvE
EL-ÖV-01	Kanton Nidwalden – Optimierung ÖV-Angebot	AvE
EL-M-04	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	B
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	A
FVV-03	Stansstad – Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo	B
FFV-04	Stansstad – Veloabstellplätze am Bahnhof	A
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 inkl. 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

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 ab 2026
ÜG-02	Strasse	Anschluss N2 Lochhof	Noch offen
ÜG-03	Strasse	Erweiterung N14 Verzweigung Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord)	Frühstens ab 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 auf die einzelnen 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. Das Strategische Entwicklungsprogramm Strasse (STEP Nationalstrasse) wird alle vier Jahre aktualisiert. Eine neue Version des SIN ist aktuell in Bearbeitung.
- **Infrastruktur Luftfahrt (SIL):** Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) behandelt alle dem zivilen Betrieb von 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.

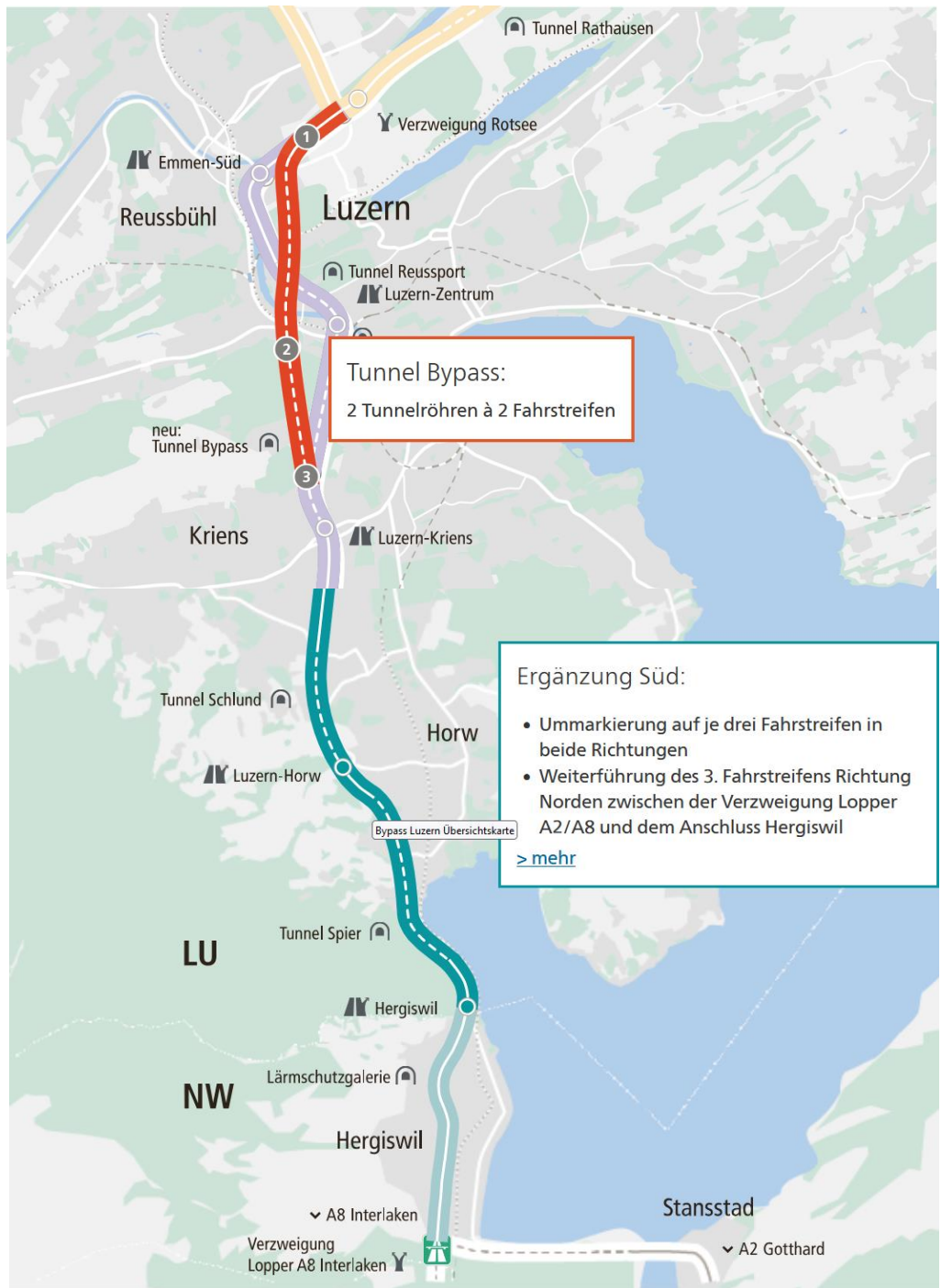
Folgende Infrastrukturvorhaben der einzelnen Sachpläne des Bundes sind für die Agglomeration Nidwalden von Bedeutung (vgl. Massnahmenband):

Sachplan	Objektblatt	Vorhaben
Strasse	5.1	<p>Erweiterung N2 Bypass Luzern inklusive Erweiterung Süd:</p> <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 <p>Anschluss N2 Lochhof:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau des Vollanschlusses Lochhof und Anbindung an Spange Nord (Erstellung durch Kanton Luzern) <p>Erweiterung N14 Verzweigung Rotsee – Buchrain (Erweiterung Nord):</p> <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	<p>N4 Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen – Kantonsgrenze SZ/UR – Gumpisch (Morschacher- und Sisikoner-Tunnel)</p> <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	<p>Doppelspurausbau Hergiswil:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Durchgehender Ausbau der Strecke vom Südportal des Haltiwaldtunnels bis zum Bahnhof Hergiswil zur Doppelspurstrecke <p>Kreuzungsstelle Stans Bitzi</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nördlich von Stans ist eine 730 Meter lange Kreuzungsstelle vorgesehen
Luffahrt	NW-1	<p>Definitive Einstellung der militärischen Nutzung des Flugplatzes Buochs (nur noch zivile Benützung)</p> <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



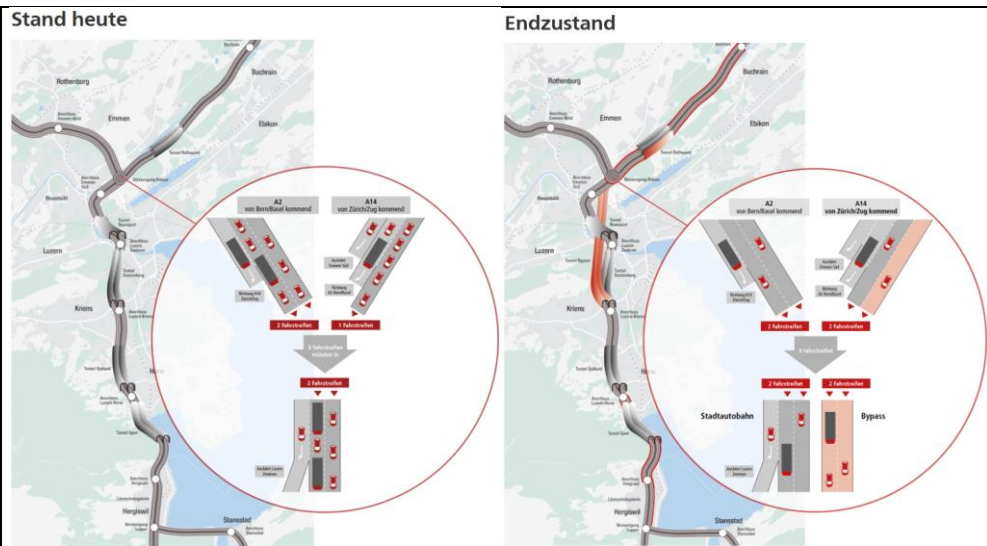
Tunnel Bypass:
2 Tunnelröhren à 2 Fahrstreifen

- Ergänzung Süd:**
- Ummarkierung auf je drei Fahrstreifen in beide Richtungen
 - Weiterführung des 3. Fahrstreifens Richtung Norden zwischen der Verzweigung Lopper A2/A8 und dem Anschluss Hergiswil
- [> mehr](#)

Inhalt und Wirkung

Objektblatt	OB 5.1 Luzern
Massnahmenbeschreibung	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. Die Botschaft zum Ausbauschritt 2023 beurteilt den Abschnitt für das Jahr 2040 als Engpass der mittleren Engpassstufe II.

	<p>Das bestehende Tunnelsystem soll durch eine zusätzliche unterirdische Lösung ergänzt werden (Bypass). 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 Stauentwicklung. 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 Entlastungswirkung, die tiefsten Kosten, die geringste Umweltbelastung und die günstigsten Auswirkungen auf die Siedlung aufweist.</p> <p>Das Gesamtsystem Tunnel Bypass Luzern beinhaltet als Kernelement zwei zweistreifige Tunnel, die Luzern und die Reuss unterqueren. Die Tunnellängen betragen 3510 Meter Richtung Norden und 3635 Meter Richtung Süden, wovon etwa drei Viertel im bergmännischen Verfahren erstellt werden, der Rest im Tagbauverfahren. Die Anschlusspunkte liegen im Norden im Bereich Ibach und im Süden im Bereich Grosshof (Anschluss Luzern-Kriens).</p> <p>Im Süden erfolgt zwischen den Anschlüssen Luzern-Horw und Hergiswil im Tunnel Spier eine Ummarkierung auf je drei Fahrstreifen in beide Richtungen. Zudem wird der 3. Fahrstreifen Richtung Norden weitergeführt, der vorgängig in einem separaten Projekt zwischen der Verzweigung Lopper A2/A8 und dem Anschluss Hergiswil gebaut wird. Damit kann das erwartete Verkehrsaufkommen abgewickelt werden.</p> <p>Die Massnahme ist im Sachplan Strasse festgesetzt und ist als Teil des STEP 2019 beschlossen. Mit der im Ausbauschrift 2019 bereits genehmigten Erweiterung der N2 durch den Bypass Luzern inkl. der Ergänzung Süd zwischen Kriens und Hergiswil kann der Engpass innerhalb der Kernagglomeration beseitigt und die raumplanerisch erwünschte Verdichtung nach innen unterstützt werden. Im Weiteren werden zusätzliche Verkehrsflächen zur Verfügung gestellt, die für den Unterhalt der umfangreichen Kunstbauten dringend benötigt werden.</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. 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 Querungsmöglichkeit der Kantonsstrasse (Luzernerstrasse) geschaffen. Die Langsamverkehrs-Achse Kriens-Luzern erfährt entlang der Langsägestrasse ebenfalls eine Aufwertung.</p>
Schnittstellen	<p>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.</p> <p>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 dem untergeordneten Strassennetz zunehmen und insbesondere den strassengebundenen öffentlichen Verkehr behindern.</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.

Eine funktionsfähige Nationalstrasse entlastet das untergeordnete Netz von unerwünschtem Ausweichverkehr. Zudem wird die Stadtautobahn vom Durchgangsverkehr entlastet.

Damit wird auch die Verkehrssicherheit stark verbessert. Insbesondere die kritischen Autobahneinfahrten (zum Beispiel Kriens Richtung Norden) werden entschärft.

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.

Die Erweiterung der Nationalstrasse zwischen N14 Rotsee und Buchrain (Ausbau Nord) steht in direkter Abhängigkeit zum Bypass Luzern (und umgekehrt). Daher erarbeitet das ASTRA das Ausführungsprojekt für dieses Vorhaben gleichzeitig mit demjenigen des Bypass Luzern.

Zeitplan

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.

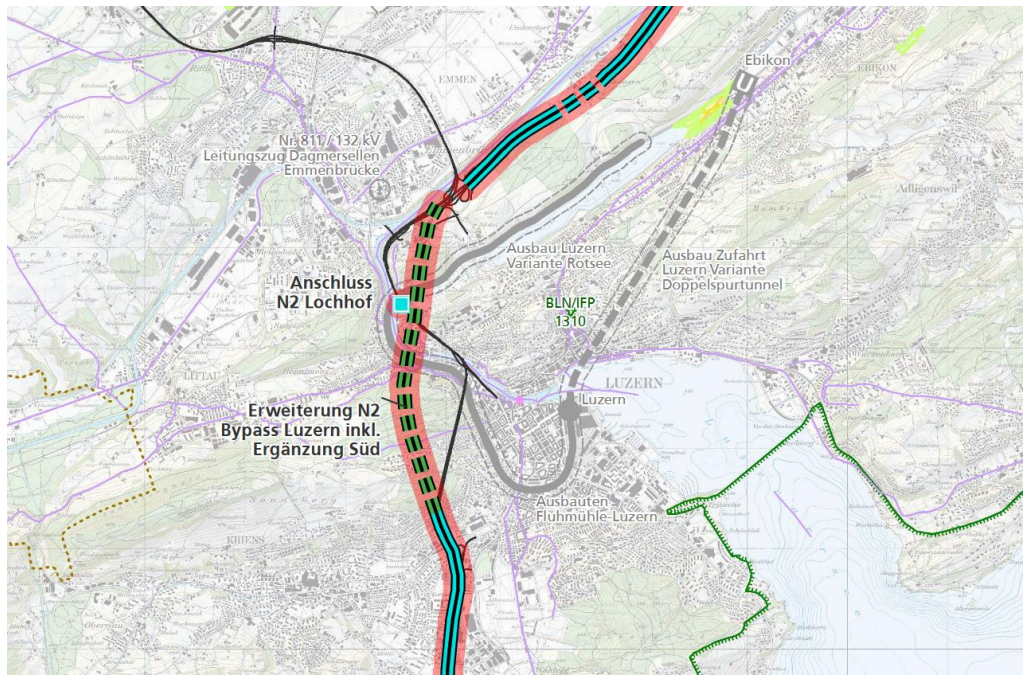
Federführung

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



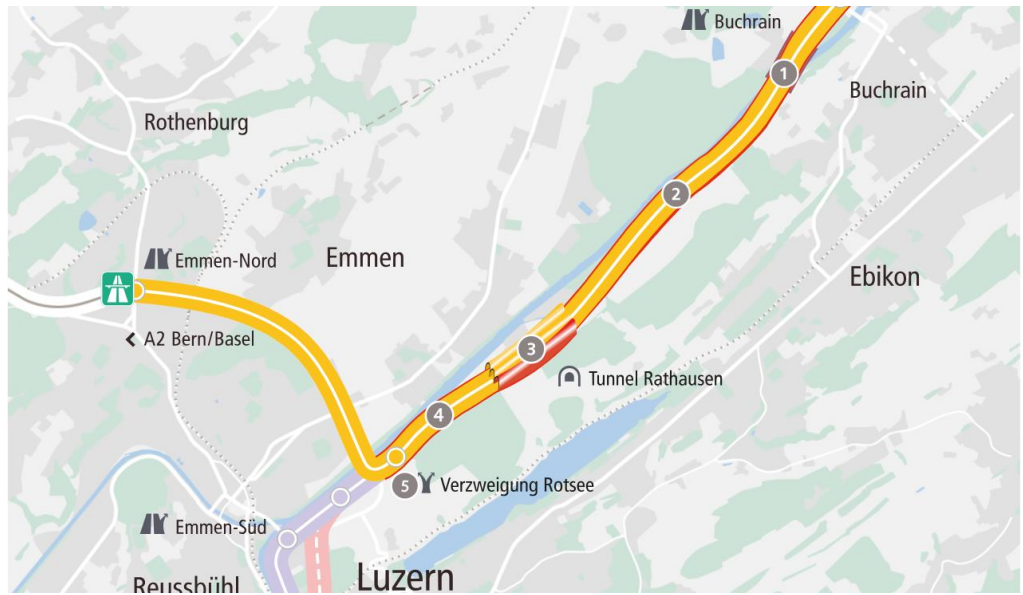
Inhalt und Wirkung

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. Das Nationalstrassenprojekt «Bypass Luzern» sieht einen neuen Tunnel-Bypass mit zwei Röhren und je zwei Fahrstreifen zwischen den Gebieten Ibach in Luzern Nord und Grosshof in Kriens vor. Nach dem Bau des Bypasses wird die heutige A2 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Autobahn-Anschluss Luzern–Kriens zu einer Stadtautobahn umfunktioniert. Dadurch könnte der Anschluss Luzern–Lochhof in Betrieb genommen werden und mit einer Brücke über die Reuss (Reussportbrücke) im Gebiet Fluhmühle an das Kantonsstrassennetz angebunden werden. Dies würde Verkehr aus der Stadt auf die Autobahn (insbesondere im Bereich Baselstrasse, Spitalstrasse, Hirschengraben, Obergrundstrasse) verlagern.</p> <p>Zusätzlich entstünde 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 Freigleis / Stadt Luzern. Damit wird eine neue Quermöglichkeit der Kantonsstrasse</p>
-------------------------------	---

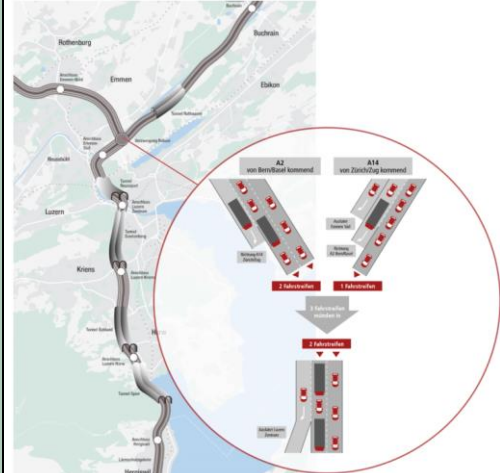
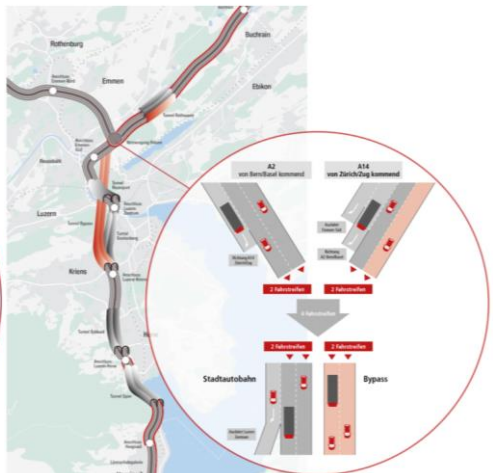
	<p>(Luzernerstrasse) geschaffen. Die Langsamverkehrs-Achse Kriens-Luzern erfährt entlang der Langsägestrasse ebenfalls eine Aufwertung.</p> <p>Der Kantonsrat hat 2018 weitere Abklärungen zum Projekt gefordert. Das Projekt wurde in der Folge überprüft und das Ergebnis in eine breite Vernehmlassung gegeben. Nach einer Abwägung aller Interessen hat der Regierungsrat entschieden, vom bisherigen Projekt Spange Nord mit Kosten von rund 200 Millionen Franken Abstand zu nehmen. Insbesondere nimmt die Regierung davon Kenntnis, dass das Projekt im Rahmen der Erarbeitung der kantonalen Mobilitätspolitik eingeordnet und beurteilt werden kann. Sobald die strategischen Stossrichtungen aus dem Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» klar sind, lässt sich gestützt darauf festlegen, welche Vorhaben weiterzuverfolgen und in die Planung zu geben sind. Zu diesem Zeitpunkt wird sich auch zeigen, ob das Projekt Reussportbrücke mit Inbetriebnahme des bestehenden Anschlusses Luzern-Lochhof als Ergänzung zum Bypass Luzern zweckmässig ist oder ob andere Massnahmen zu bevorzugen sind. Eine Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof wäre frühestens 2036 möglich. Für die Entscheidungsfindung beim kantonalen Projekt besteht somit zeitlich keine Dringlichkeit. Zudem wird sich zeigen, welche zusätzlichen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Region Luzern zu treffen sind. Dazu soll auch der sich in Erarbeitung befindende Bericht über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (öV-Bericht) 2022–2025 Auskunft geben.</p>
Schnittstellen	<p>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».</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. Der Anschluss N2 Lochhof ist darin enthalten.</p> <p>Wegen der Verzögerungen beim Projekt Spange Nord entschied sich das Astra, das Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern mit einem Betriebszustand <u>ohne</u> Anschluss Luzern-Lochhof und ohne Spange Nord öffentlich aufzulegen. Diese Auflage ist im Juni 2020 erfolgt. Ursprünglich wurde das generelle Projekt Bypass Luzern durch das Bundesamt für Strassen (Astra) unter Einbezug der verkehrlichen Wirkung der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof mit Spange Nord erarbeitet.</p> <p>Derzeit läuft das Bewilligungsverfahren beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).</p> <p>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

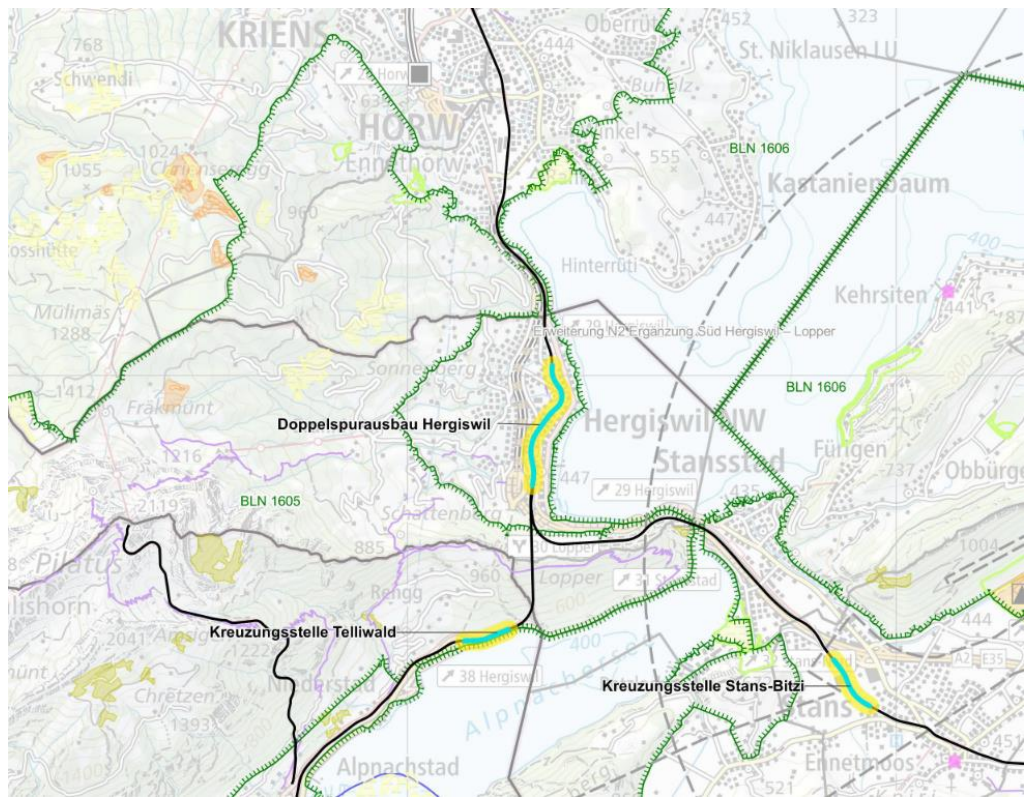
Objektblatt	OB 5.1 Luzern
Massnahmenbeschreibung	<p>Der Abschnitt N14 zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Buchrain wird laut Prognose ebenfalls die Kapazitätsgrenzen überschreiten (mittlere Engpassstufe II gemäss Botschaft zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, Zustand 2040).</p> <p>Im Norden wird der Abschnitt der A14 ab der Verzweigung Rotsee bis Anschluss Buchrain mit je einer zusätzlichen Spur auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Deshalb wird der Tunnel Rathausen mit einer dritten Röhre erweitert und die Bauwerke werden an der Verzweigung Rotsee angepasst. Die Massnahme steht im Zusammenhang mit der Erweiterung N2 Bypass Luzern inklusive Erweiterung Süd (ÜG.01).</p> <p>Im Bereich der Verzweigung Rotsee baut das ASTRA die Kapazität aus. Dabei wird die Fahrspur A2/A14 Basel in Richtung Zug zweistreifig ausgebaut und die Fahrbahn auf das bestehende Terrain angepasst. Damit wird der Engpass auf der Autobahn A2/A14 beseitigt und das Funktionieren der Verzweigung auch in Zukunft gesichert.</p> <p>Im Abschnitt der A14 von der Verzweigung Rotsee bis Anschluss Buchrain wird die Fahrbahn von vier auf sechs Fahrstreifen ausgebaut. Zusätzlich wird eine 714 Meter lange 3. Röhre Tunnel Rathausen mit drei Fahrstreifen erstellt. Es wird grosser Wert auf eine optimale Eingliederung in die bestehende Landschaft gelegt.</p> <p>Die 3. Röhre Tunnel Rathausen wird im Tagbauverfahren südlich der bestehenden Röhren erstellt. Zwei Technikzentralen an den Portalen stellen die Versorgung für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen in den Tunneln sicher. Nach dem Bau der 3. Röhre werden die bestehenden Tunnel in Stand gesetzt.</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-</p>

	<p>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.</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 Fruchtfolgefleichen 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>

Massnahme	ÜG.04 N4 Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen – Kantonsgrenze SZ/Ur – Grumisch (Morschacher- und Sisikoner-Tunnel)	AP Nr.	ÜG-04
		SP	Strasse
			
Inhalt und Wirkung			
Objektblatt	OB 10.1 – Axen		
Massnahmenbe- schrieb	<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 – Gumpisch» 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 Linienführung 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 Linienführung Axentunnel», «Anschluss Kantonsbahnhof Uri», «Neue unterirdische Linienführung Uri Berg lang», «Verschiebung Kantonsstrasse bei Altdorf» und «Neue Linienführung 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 Länge des Sisikoner Tunnels beträgt 4,44 km. Das Nordportal befindet sich im Gebiet Ort. Dann führt der Tunnel in den Berg und überquert den SBB-Tunnel. In einem weiten Bogen wird das Dorf Sisikon unterirdisch umfahren. Das Südportal liegt im Gebiet Gumpisch.</p> <p>Das Gebiet Gumpisch liegt südlich von Sisikon und ist die Schlüsselstelle am Süden des Projektparimeters. Hier zeigen sich besondere Herausforderungen bezüglich Naturgefahren. 2019 kam es im Gumpischtal zu einem grossen Felssturz mit über 120'000 m³ Material. Nach einer längeren Strassensperrung und aufwändigen Aufräumarbeiten wurde ein komplexes Sicherheitssystem mit permanenter Überwachung und Verkehrsampeln installiert.</p> <p>Ebenso wichtig wie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden ist jene der Arbeiter: Eine temporäre Hilfsbrücke über den Gumpischbach schafft Platz und Sicherheit für den Bau des Voreinschnitts zum Sisikoner Tunnel und der neuen Schutzgalerie. Die Hilfsbrücke ist im August 2023 eröffnet worden. Sie wird nach der Fertigstellung der A4 Neuen Axenstrasse wieder entfernt.</p> <p>Weitere zentrale Schutzmassnahmen für die Bau- und Betriebsphase sind die Schutzgalerie und zwei vorgelagerte Ablenkdamme. Die Ablenkdamme leiten den Gumpischbach sowie allfälliges Felsmaterial und Murgänge über die Galerie in Richtung See. Das Dach der Schutzgalerie ist inklusive Dämfschicht bis zu 4 m dick. Es bietet besondere Sicherheit und ist auf ein 100-jähriges Ereignis ausgerichtet.</p> <p>Unter dem schützenden Dach der neuen Galerie am Gumpisch befinden sich das Südportal des Sisikoner Tunnels sowie der Abzweiger zum Ausfahrttunnel nach Sisikon und das Portal vom Tunnel Stutzegg.</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 Pendenz 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> <p>Die Netzfertigstellung N4 ist im Sachplan Infrastruktur Strasse festgesetzt und beschlossen. Der Bundesrat hat am 27.11.2019 das 10. Langfristige Bauprogramm für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes gutgeheissen.</p> <p>Die Inbetriebnahme der neuen Axenstrasse ist für 2033 vorgesehen, 2034 erfolgt der Abschluss des Gesamtprojekts.</p>
Federführung	ASTRA, Tiefbauamt Uri, Tiefbauamt Schwyz
Beteiligung	Kantonale und kommunale Stellen, BAV, Gemeinden Flüelen, Sisikon, Riemenstalden, Morschach, Ingenbohl

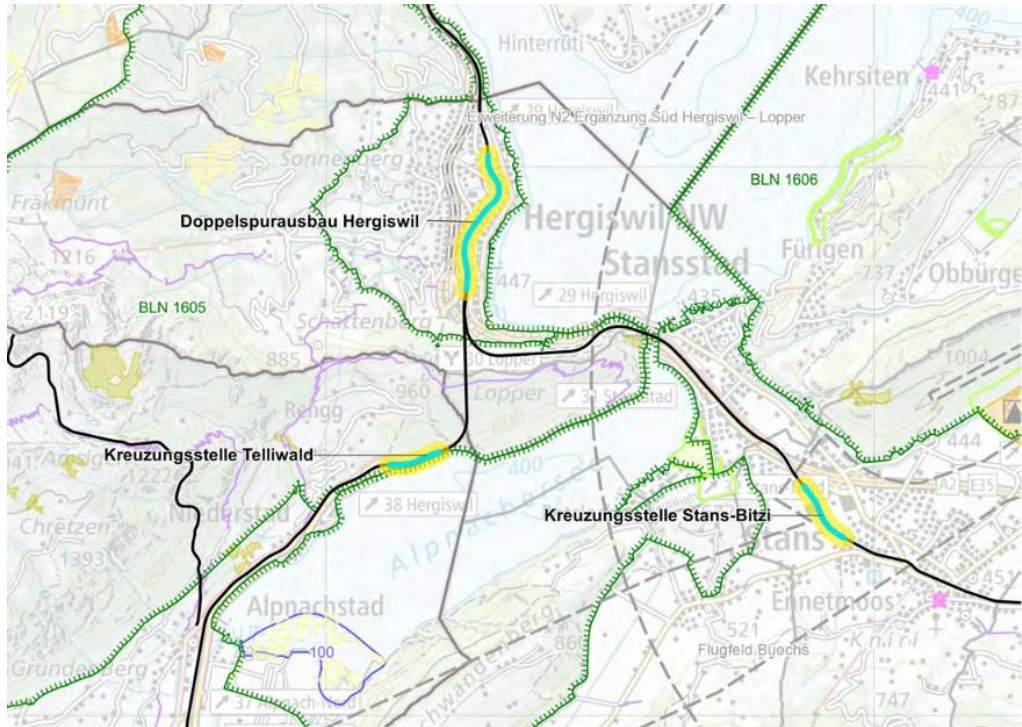
Massnahme	ÜG.05 Doppelspurausbau Hergiswil	AP Nr.	ÜG-05
		SP	Schiene



Inhalt und Wirkung

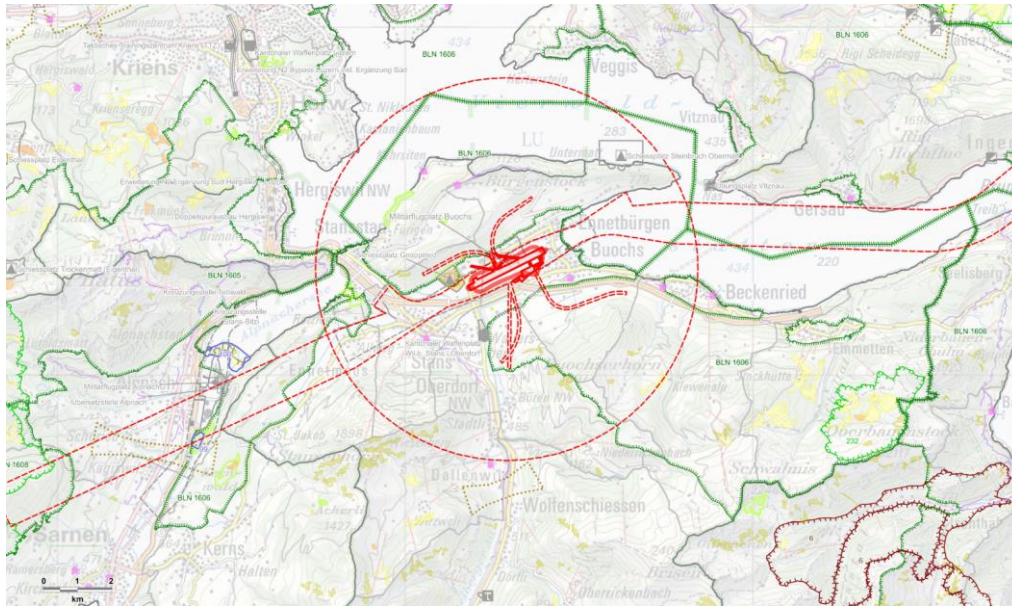
Objektblatt	OB 5.2 Raum Pilatus
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Massnahme ist Teil der Überarbeitung des Angebotskonzepts 2035 (Botschaft 2026) und ist im Sachplan Schiene enthalten. Falls das Angebot auf der Brüniglinie langfristig zu einem Halbstundentakt verdichtet wird, bedingt dies diverse Doppelspurausbauten 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-Matt 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>

	<p>Das eidgenössische Parlament stimmte am 21. Juni 2019 dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 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.</p> <p>Im Februar 2024 wurde dem Regierungsrat des Kantons Nidwalden eine Petition für eine zeitnahe Realisierung des Doppelspurtunnels eingereicht. Der Regierungsrat unterstützt das Vorhaben, verweist allerdings auf den nationalen Planungsprozess und die damit zusammenhängenden Vorgaben.</p>
Schnittstellen	<p>Der Doppelspurausbau Hergiswil und die Kreuzungsstelle Stans-Bitzi (ÜG.06) sind abhängig von den Ausbauten des Ausbauschrittes 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 Ausbauschritt 2035 geprüft werden. Eine dieser Massnahmen ist der Durchgangsbahnhof Luzern. Sollte der Tunnel nicht als stabilisierende Massnahme in die Botschaft 2026 aufgenommen werden, eröffnet sich im darauffolgenden Bahn-Ausbau (Botschaft 2030) eine weitere Möglichkeit der Planungsregion, neue Angebotsziele und Ausbaubedürfnisse zu formulieren.</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 in Abklärung.</p>
Zeitplan	<p>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.</p>
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 zur Vororientierung 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 Ausbauschnittes STEP 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 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.</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>Gegenwärtig laufen Planungen, die neue Haltestelle „Stans Bitzi“ zusammen mit einer Überbauung trotzdem zu realisieren (vgl. Massnahme S 4). Gemäss ersten Überlegungen liessen sich – neben 150 Veloabstellplätzen und 310 P&R-Plätzen – etwa 400 Arbeitsplätze und Wohnungen für 1200 Einwohner erstellen. Diese Entwicklung ergäbe ein erhebliches zusätzliches Nachfragepotential für die Zentralbahn.</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-01	Nachführung von Siedlungsbegrenzungen	A	A
S-02	Konzept Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen	A-C	A
S-03	Nachführung Siedlungserweiterungsgebiete (bei aktuellen Siedungsleitbildern)	A	A
S-04	Stans – Qualitative Bebauung Wohngebiet Untere Spichermatt	--	A
S-05	Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt	B	B
S-06	Stans – Städtebauliche Entwicklung Gebiet Bahnhof Süd	--	A
S-07	Stans – Aufzonung, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG	A	A
S-08	Stans West – Strategische Vorbereitung von Siedlungsmassnahmen	A-C	B

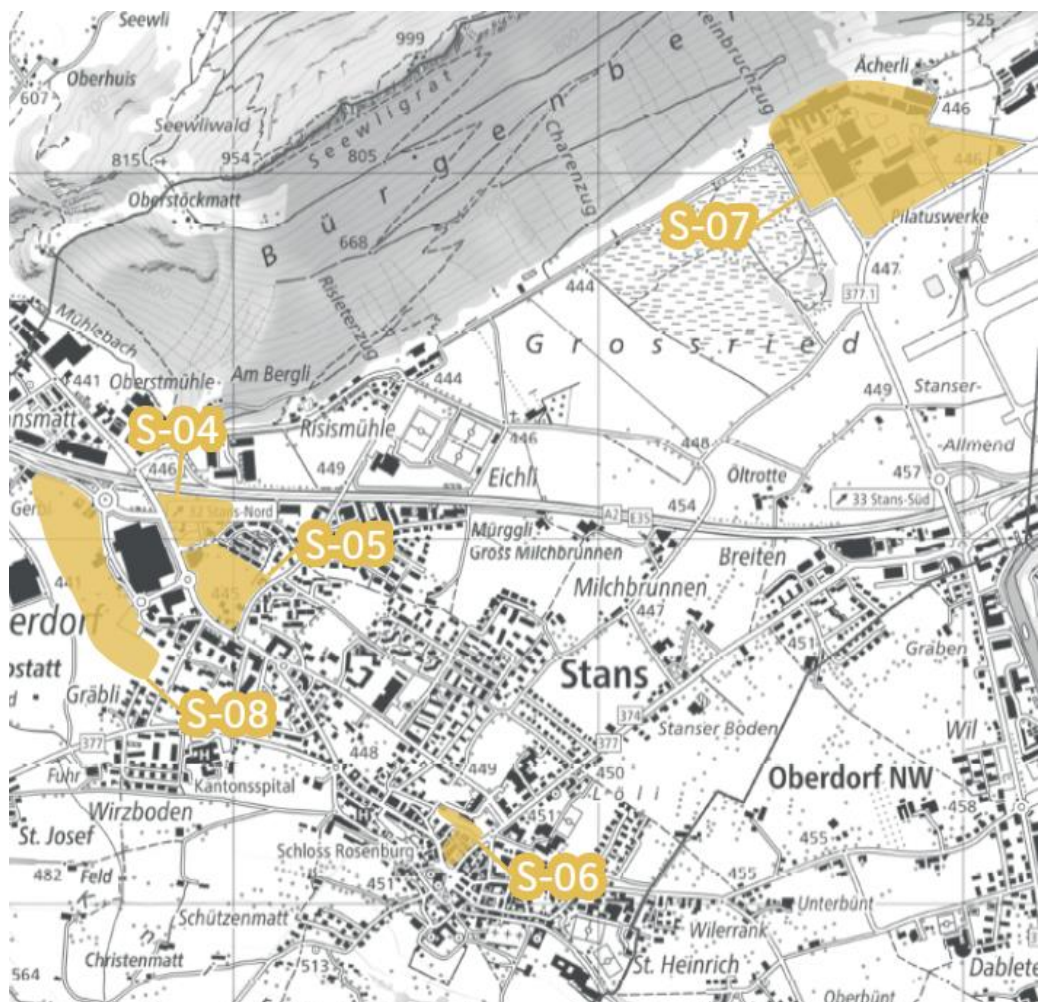
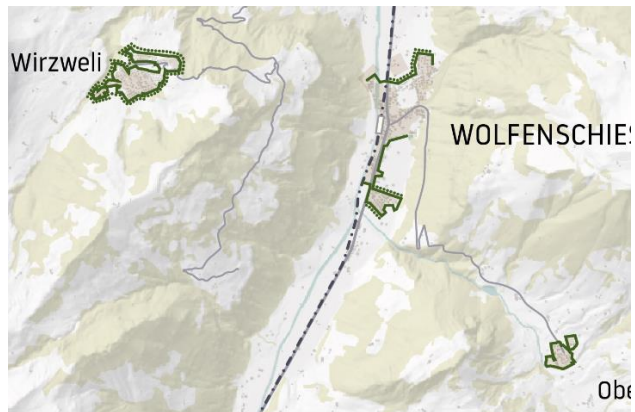
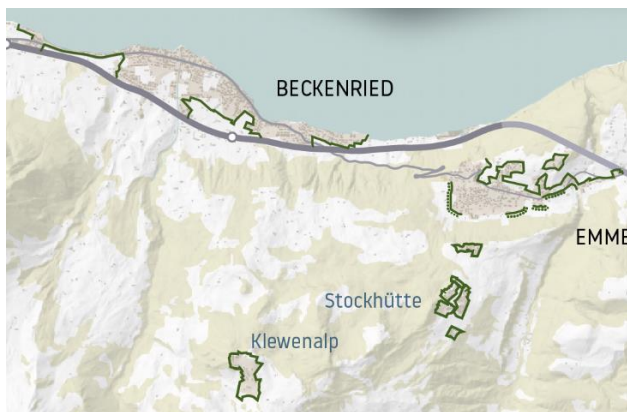
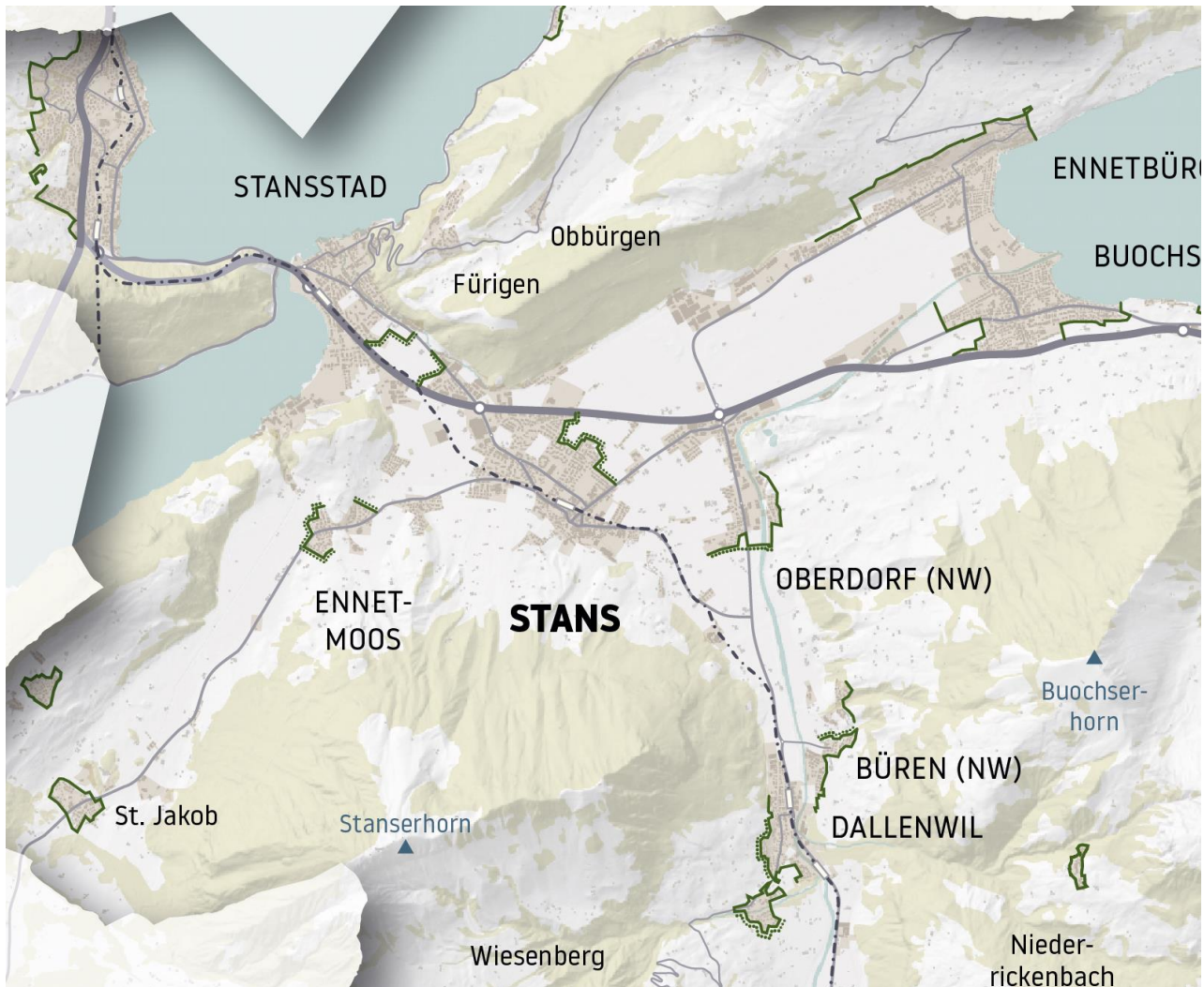
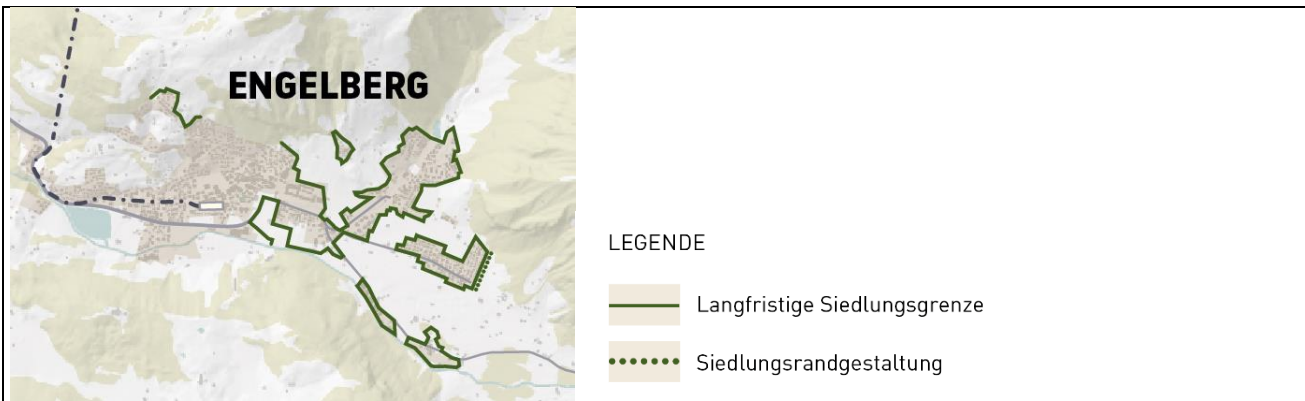


Abbildung 1: Räumliche Verortung Massnahmen Siedlung – nicht vollständige Massnahmenendarstellung

Massnahme	Nachführung von Siedlungsbegrenzungen	Nr. AP	S-01
		ARE Code	1509.2.116
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	A



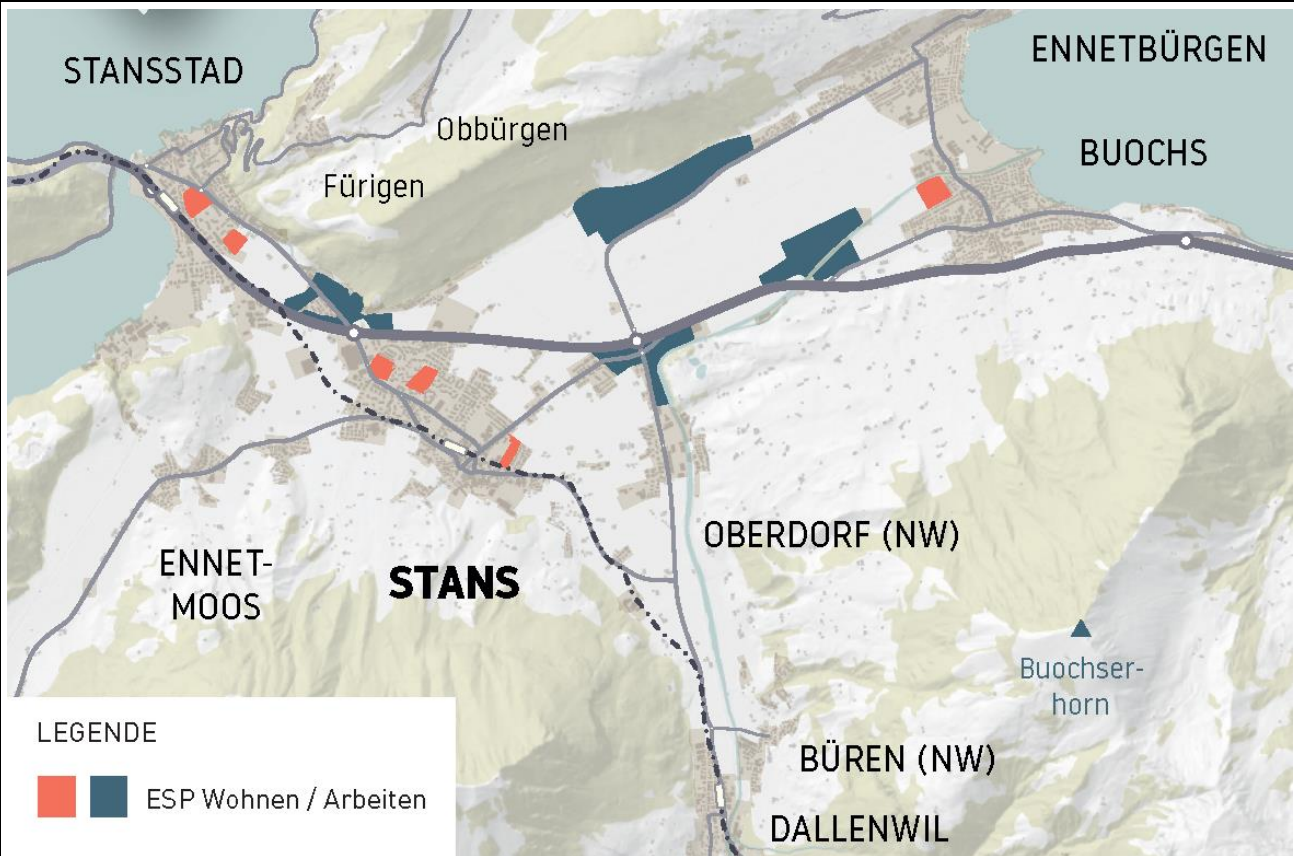


Auszug Teilstrategie Siedlung

Inhalt und Wirkung	
Ausgangslage	<p>Die Massnahme ersetzt die Massnahme S 4 Siedlungsbegrenzung aus dem AP 2G.</p> <p>In den letzten Jahren hat der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzuwachs in Nidwalden zu einer starken Ausdehnung der Siedlungsflächen geführt, oft auf wertvollen Landschaftsräumen und mit geringer Dichte. Einige Gemeinden wie Emmetten und Beckenried haben ein Überangebot an Bauzonenreserven. Angesichts des künftigen Wachstums des Kantons wird eine Reduktion des Flächenverbrauchs angestrebt, indem der Fokus auf Innenverdichtung gelegt wird. Dies soll Zersiedlung verhindern und die vorhandenen Verdichtungspotenziale innerhalb der bestehenden Bauzonen aktivieren.</p>
Massnahmenbeschrieb	<p>Die Massnahme zur Nachführung der Siedlungsbegrenzungen zielt darauf ab, die Ausdehnung der Siedlungsgebiete nach aussen zu stoppen und die Innenentwicklung zu fördern. Dafür sollen die Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel im kantonalen Richtplan überprüft und gegebenenfalls enger gefasst werden. Dies betrifft insbesondere Gemeinden mit grossem Spielraum zwischen den aktuellen Siedlungsändern und den Begrenzungslinien, wie Beckenried, Buochs, Dallenwil und Ennetbürgen.</p> <p>Vom Kanton wird gemeinsam mit den Gemeinden überprüft, wo Siedlungsbegrenzungslinien näher an die bestehende Bebauung herangeführt werden können. Die Schaffung naturnaher, biodiverser Übergänge von der Siedlung in die Landschaft wird angestrebt, um den Siedlungsrand ökologisch und ästhetisch aufzuwerten. Der Übergang soll durch Freizeitmöglichkeiten wie Fuss- und Radwege, Spielwiesen und Picknickplätze erlebbar gemacht werden.</p> <p>Wichtige Grundsätze bei der Überprüfung und Anpassung der Siedlungsbegrenzungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Begrenzungslinien sollen in kleinen Weilern und gegenüber sensiblen Landschaften möglichst nah an der Bebauung gezogen werden. – Planungen und Neueinzonungen über die bestehenden Siedlungsgrenzen hinaus sind nicht zulässig, eine schärfere Begrenzung innerhalb des Siedlungsleitbildes ist jedoch möglich. <p>Mit dieser Massnahme wird sichergestellt, dass die Siedlungsentwicklung konzentriert und nachhaltig erfolgt, indem Zersiedlung vermieden und die Siedlungsänder ökologisch aufgewertet werden</p>
Abstimmung Siedlung & Verkehr	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.
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 Bewohnenden 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 Einwohnern auf kleinerem Raum und gezielte 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 – Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume		
	Bezug Handlungsbedarf – Innenentwicklung – Siedlungsränder definieren und gestalten		
	Bezug Teilstrategien – TS S1 – Siedlungsentwicklung nach innen lenken – TS S5 – Siedlungsränder begrenzen, gestalten und erhalten		
Bezug zu anderen Massnahmen	– S-03 Nachführung Siedlungserweiterungsgebiete (bei aktuellen Siedlungsleitbildern)		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	
	Die Entwicklungsmöglichkeiten ergeben sich aus der Karte des kantonalen Richtplans. Überprüfung auf Zurücknahme der Siedlungstrenngürtel und -begrenzungslinie im Sinne des häuslicherischen Umgangs mit dem Boden.		
	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE
Flächenbeanspruchung	Mit Umsetzung der Massnahme kann die Inanspruchnahme von Fruchtfolgefleichen, Schutzgebieten, Landwirtschaftsflächen etc., welche als Bauland umgenutzt 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	– KTNW_Richtplantext_NW_2019.pdf – KTNW_Richtplankarte_NW_2019.pdf		
Weitere Dokumente	---		

Massnahme	Konzept Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen	Nr. AP	S-02
		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

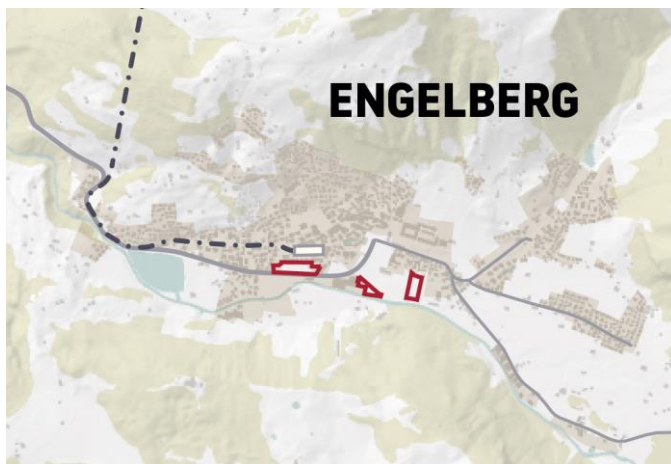
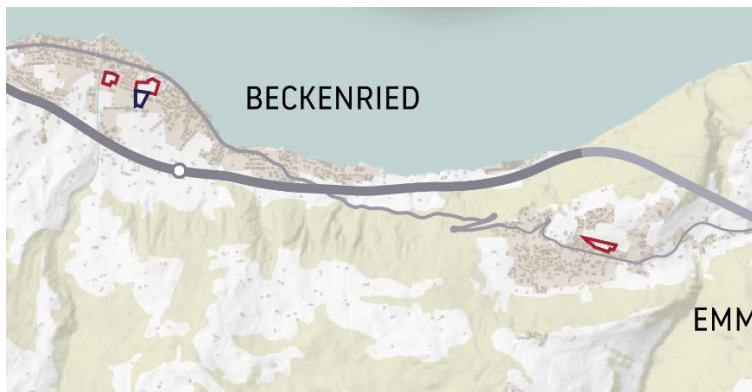
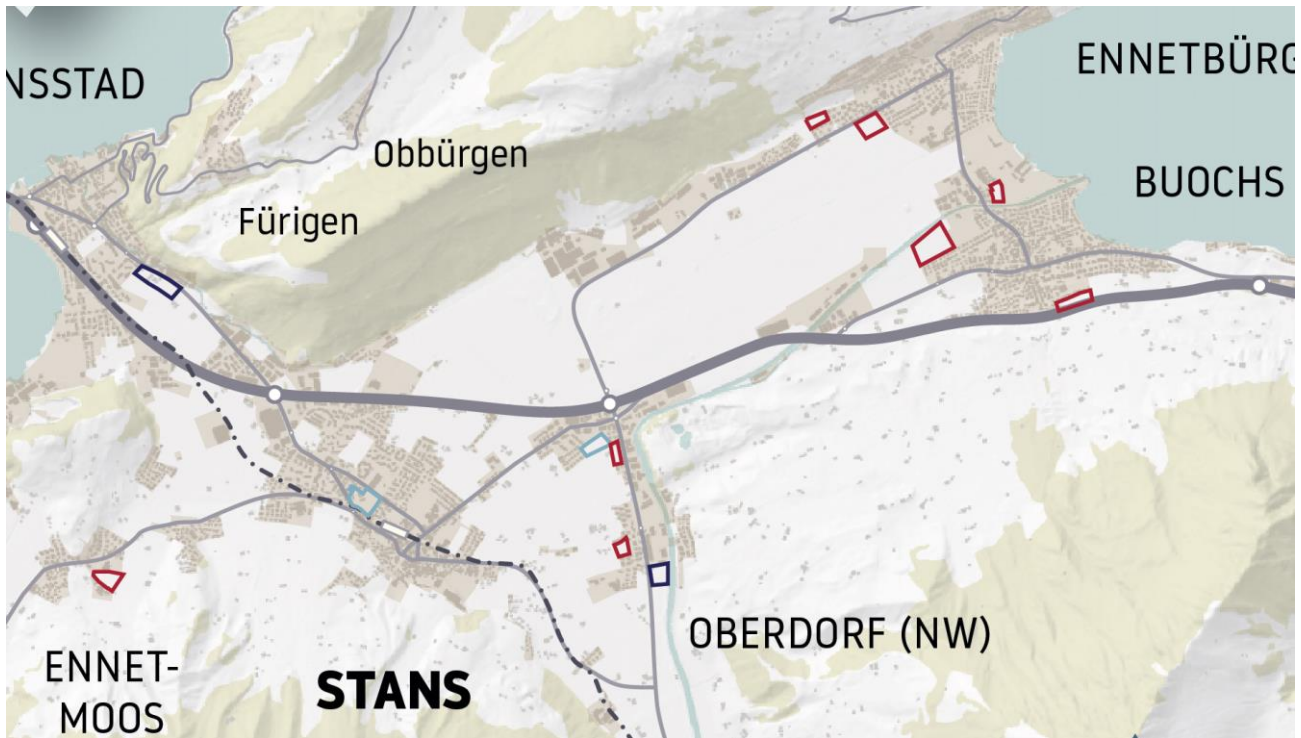
Ausgangslage	<p>Der Kanton Nidwalden hat sich gemäss Art. 3 RPG das Ziel einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung gesetzt, die das Wachstum primär durch Verdichtung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets, statt durch Ausdehnung nach aussen, steuert.</p> <p>Die Arbeitsplatzentwicklung soll dabei, gemäss den Aussagen des kantonalen Richtplans, primär in Gemeinden mit ESP Arbeiten oder mit Siedlungserweiterungsgebieten Arbeiten an gut erschlossenen Lagen stattfinden. Bis 2040 wird mit rund 2'800 zusätzlichen Arbeitsplätzen (ca. +12%) gerechnet.</p> <p>Gemäss kantonalem Richtplan wird mit einem Bevölkerungswachstum von 6 % bis 2040 ausgegangen. Das Bevölkerungswachstum soll primär in Stans, Hergiswil, Buochs, Stansstad, Ennetbürgen, Beckenried, Oberdorf und Ennetmoos stattfinden. Anzumerken ist, dass die aktualisierten Prognosen des Bundes im Kanton Nidwalden 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 aus raumplanerischer Sicht besonders geeigneten Standorten erforderlich.</p> <p>Folgender ESP Wohnen wurde seit dem AP 2G bereits teilweise umgesetzt: – Stansstad, Schürmatt</p>
---------------------	--

	<p>Folgende ESP Arbeiten wurden seit dem AP 2G bereits 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>Die Massnahme baut auf der Massnahme S2 Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten der 2. Generation des Agglomerationsprogramms auf und verfolgt die Umsetzung und Weiterentwicklung von ESP für Wohnen und Arbeiten. Damit nicht zusätzlicher Baulandbedarf entsteht, ist bei der Planung auf eine hohe Dichte zu achten, damit das prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum aufgefangen werden kann. Ziel ist es, den weiteren Ausbau der Siedlungsflächen zu begrenzen und insbesondere in den bereits festgelegten Entwicklungsschwerpunkten die Verdichtung voranzutreiben.</p> <p>Für ESP Arbeiten wird eine Überprüfung der Arbeitsplatzpotenziale im Richtplan vorgenommen, um eine Anpassung an aktuelle Bedürfnisse und Möglichkeiten zur Nachverdichtung sicherzustellen. Die Entwicklung von Arbeitsplätzen erfolgt vorrangig in gut erschlossenen Bereichen wie Stans, Buochs und Stansstad.</p> <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 die Höhe stattfinden. – ÖV-Güteklasse: mindestens C (Dienstleistung, arbeitsplatzintensive Gewerbe) bzw. 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>Als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) 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>Für ESP Wohnen wird die Entwicklung der Siedlungsfläche für weiteren Wohnraum durch Innenentwicklung auf Stans, Buochs und Stansstad gelenkt.</p> <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>Als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen werden die folgenden Standorte benannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Buochs Aadörfli (langfristig) – Stans, Obere Steinersmatt (in Planung)

	<ul style="list-style-type: none"> – Stans Lehli (in Planung) – Stans, Hostatt (in Planung) – Stansstad, Unterfeld – Stansstad, Schürmatt nur teilweise umgesetzt <p>Prioritäten werden auf die bereits bestehenden und in der Umsetzung befindlichen ESP gelegt, wobei für noch nicht entwickelte ESP eine koordinierte Planung und etappierte Umsetzung (Zeithorizont) festgelegt werden. Diese Planungen müssen mit den Gemeinden im Rahmen ihrer Ortsplanung abgestimmt und konkretisiert werden. Die Entwicklungsabsichten sollen vom Kanton in einer Gesamtübersicht zusammengestellt werden, um die Abstimmung mit der räumlichen Entwicklung und Etappierung auf Stufe Richtplan vorzunehmen und mit den Gemeinden koordinieren zu können. Ziel ist es, die Entwicklungsgebiete effizient zu nutzen, das Wachstum nachhaltig zu steuern und das Siedlungsgebiet langfristig kompakt zu halten.</p>
<p>Abstimmung Siedlung & Verkehr</p>	<p>Durch die Lage der ESP Arbeiten wird ein grosser Zugewinn an Arbeitsplätzen um den Flugplatz, insbesondere in den Gemeinden Buochs und Ennetbürgen, aber auch Stans verzeichnet werden können. Das bedeutet gleichzeitig, dass die Entwicklung an Lagen mit bislang mangelhaftem ÖV-Anschluss stattfinden wird (ÖV-Güteklasse D oder schlechter). Aufgrund der Lage der ESP Arbeiten nahe bei den Siedlungsgebieten der Gemeinden ist die Anbindung der neuen Arbeitsplätze an den ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr in die Entwicklung zwingend einzubeziehen, sodass die Gebiete mind. die ÖV-Güteklasse C aufweisen können und mit dem Langsamverkehr aus den benachbarten Siedlungen schnell und gefahrlos erreicht werden können. Dementsprechend ist der Ausbau der Verkehrsmassnahmen zwingende Voraussetzung für die Entwicklung der ESP.</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. Gestaltungspläne bezeichnen Gebiete, in denen aufgrund ihrer Lage und Grösse eine qualitätsvolle Überbauung eingefordert wird. Aussagen und Vorgaben bezüglich Mobilität sind Teil dieser einzufordernden Qualität. Ansprüche an Gestaltungspläne sind im Merkblatt «Rahmenbedingungen und Beurteilungskriterien bei Gestaltungsplänen» umschrieben.</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-05 Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt – S-07 Stans – Aufzonung, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG – S-08 Stans West – Strategische Vorbereitung von Siedlungsmassnahmen – 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.</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 gemäss Richtplan sollen überprüft werden, hohe Dichten und die Sicherstellung einer hohen Siedlungsqualität sind vereinbar. – 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 Einzonung 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 Wildtierkorridor 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 Siedlungserweiterungsgebiete (bei aktuellen Siedlungsleitbildern)	Nr. AP	S-03
		ARE Code	1509.2.115
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	A



LEGENDE

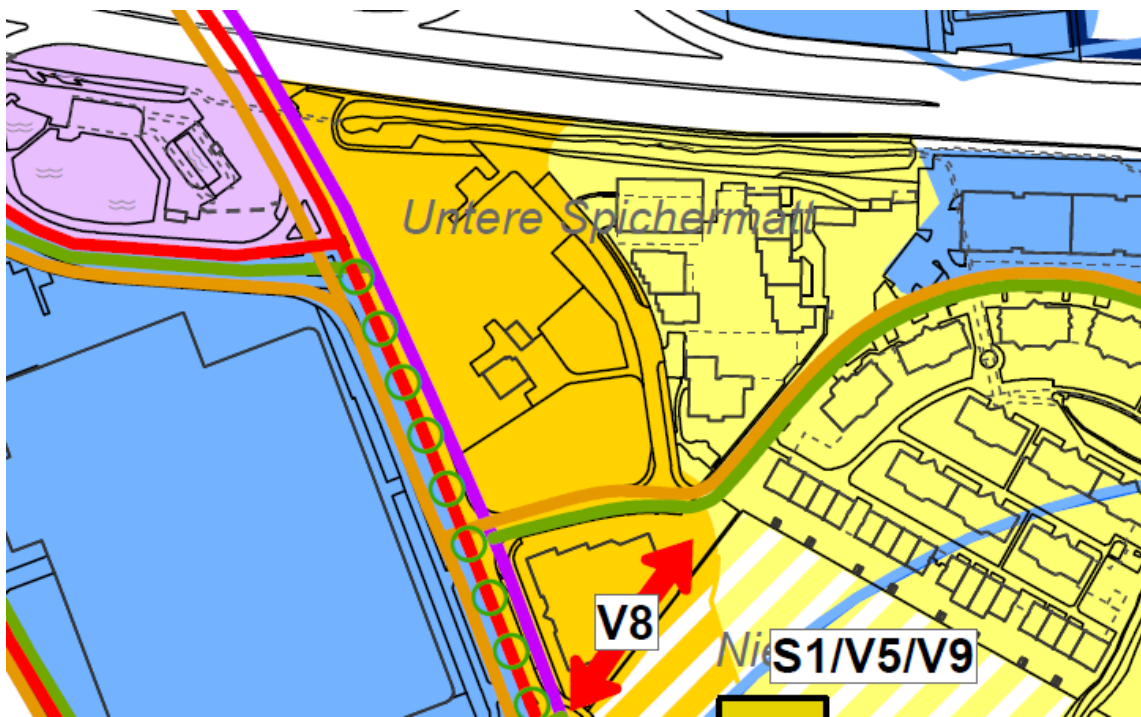
- Siedlungserweiterungsgebiet
- Wohnen / Mischnutzung / Arbeiten

Auszug Teilstrategie Siedlung

Inhalt und Wirkung	
Ausgangslage	<p>Eine aktuelle Schätzung zeigt, dass in den Gemeinden noch ca. 320 unbebaute Parzellen mit insgesamt 466'000 m² Fläche, sowie ungenutzte Flächen in uneingezonten ESP-Wohngebieten bestehen (Stand Mai 2024). Ausgehend von einem Bevölkerungswachstum von ca. 3'800 Personen in den nächsten 15 Jahren, reicht dieses Potenzial aus, um den Bevölkerungszuwachs bis 2038 zu decken.</p> <p>Das Innentwicklungspotenzial wurde wie folgt abgeschätzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 320 unbebaute, eingezonte Parzellen in Wohn- und Mischzonen mit je über 400 m² Fläche → 466'000 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>Der Kantonale Richtplan fordert, dass Siedlungserweiterungen nur an raumplanerisch und verkehrstechnisch günstigen Orten erfolgen, wobei der Fokus auf einer kompakten und nachhaltigen Entwicklung liegt. Zukünftige Siedlungserweiterungen sollen daher im Rahmen des AP 5G auf bereits ausgewiesene und überprüfte SEG fokussieren. Grundsätzlich haben Siedlungserweiterungsgebiete ähnliche Eigenschaften wie ESP's. Bei der Erarbeitung der Siedlungsleitbilder sowie bei Nutzungsplanänderungen sind diese Eigenschaften 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 (im AP 5G) nicht mehr als SEG dargestellt werden, da die Erschliessung nicht gesichert und problematisch ist. Das bisherige SEG Buochs am Flugplatz gemäss kantonalem Richtplan wird im AP 5G neu als ESP ausgewiesen (Anpassung im kantonalen Richtplan vorgesehen).</p>
Massnahmenbeschreibung	<p>Die Massnahme zur Nachführung der Siedlungserweiterungsgebiete im AP 5G baut auf der Massnahme S3 Neueinzonungen und Siedlungserweiterungsgebiete der 2. Generation auf. Die ausgewiesenen SEGs werden überprüft, um sicherzustellen, dass sie den aktuellen Entwicklungszielen und der Infrastrukturqualität entsprechen und wo sinnvoll weiterverfolgt. Ziel ist es, die bereits gut erschlossenen Gebiete zuerst zu aktivieren und die Entwicklung auf diesen Gebieten voranzutreiben. Dabei müssen die Siedlungserweiterungen vorrangig in Gebieten erfolgen, die an bestehende Infrastruktur wie den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind. Für SEGs, deren Erschließung nicht gesichert oder problematisch ist (z.B. die SEG Wohnen in Hergiswil), wird die Ausweisung entsprechend angepasst oder aufgehoben.</p> <p>Die Priorisierung der SEGs erfolgt in mehreren Schritten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zuerst werden SEGs entwickelt, die bereits an die bestehende Infrastruktur angebunden sind. 2. Im nächsten Schritt werden SEGs entwickelt, deren ÖV-Anbindung mindestens die ÖV-Güteklasse D erreicht. 3. Weitere SEGs werden nur dann entwickelt, wenn der Bedarf nach zusätzlichem Bauland nachgewiesen und begründet werden kann. <p>Darüber hinaus ist es vorgesehen, bei Bedarf die Dichteziffer innerhalb der SEGs zu erhöhen, um den haushälterischen Umgang mit Bodenressourcen zu fördern. Bei überdimensionierten oder schlecht gelegenen Bauzonenreserven sollen zudem Auszonungen angestrebt werden. Ziel ist es, den nachhaltigen und kompakten Umgang mit Grund und Boden zu gewährleisten und die Innenentwicklungspotenziale vor neuen Zonenaktivierungen auszuschöpfen.</p> <p>Schließlich werden die Siedlungsleitbilder und Nutzungspläne der betroffenen Gemeinden überarbeitet, um sicherzustellen, dass die SEGs den oben genannten Kriterien entsprechen und im Einklang mit den langfristigen Entwicklungszielen des Kantons stehen.</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, gilt es zu beurteilen, ob die Erschliessung für die Ausweisung eines SEG ausreichend ist. Im Sinne der nachhaltigeren Mobilitätsformen sind auch der Ausbau der Fuss- und Velowege 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 TS S4 – Siedlungserweiterungsgebiete definieren</p>						
Bezug zu anderen Massnahmen	Keine						
Richtplanrelevanz und Verankerung	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> Ja</td> <td style="width: 50%; text-align: center;"><input type="checkbox"/> Nein</td> </tr> </table> <p>Es ist auf die Übereinstimmung 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 oder entfernt werden können. Auch die Priorisierung der einzelnen Gebiete muss ergänzt werden.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;"><input type="checkbox"/> keine</td> <td style="width: 25%; text-align: center;"><input type="checkbox"/> VO</td> <td style="width: 25%; text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> ZE</td> <td style="width: 25%; text-align: center;"><input type="checkbox"/> FS</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein						
<input type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input checked="" type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS				
Flächenbeanspruchung	Siedlungserweiterungsflächen befinden sich in der Regel im Nichtbaugesamt. Mit der Bereitstellung der Flächen kommt es zur Inanspruchnahme von Flächen, die neu als Ergänzung zum bestehenden Bauland hinzukommen. Vorrangig sind die Innenentwicklungspotenziale auszuschöpfen.						
Umweltschutzgesetzgebung	---						
Realisierung							
Umsetzungsschritte	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <p>Keine, da noch keine SEGs umgesetzt wurden.</p> <p>Weitere Planungsschritte</p>						
Grundlagen							
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---						
Weitere Dokumente	---						

Massnahme	Stans – Qualitative Bebauung Wohngebiet Untere Spichermatt	Nr. AP	S-04
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	---




Inhalt und Wirkung

Massnahmenbe- schrieb	<p>Das Areal Untere Spichermatt befindet sich in der Zentrumszone von Stans 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 im Erdgeschoss Gewerbeflächen vorgesehen, darunter ein Möbelgeschäft, eine Kita (rund 1'300 m²) 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. 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.</p> <p>Zur Erschliessung des Gebiets wird der heutige Veronika-Gut-Weg verschoben und an den Kreisel beim Länderpark angeschlossen (siehe Massnahme MIV-02 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 dem 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 S1 – Siedlungsentwicklung nach innen lenken			
Bezug zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – MIV-02 Stans – Gestaltung und Sicherheitsmassnahmen Veronika-Gut-Weg – EL-ÖV-01 Kanton Nidwalden – Optimierung ÖV-Angebot 			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein		

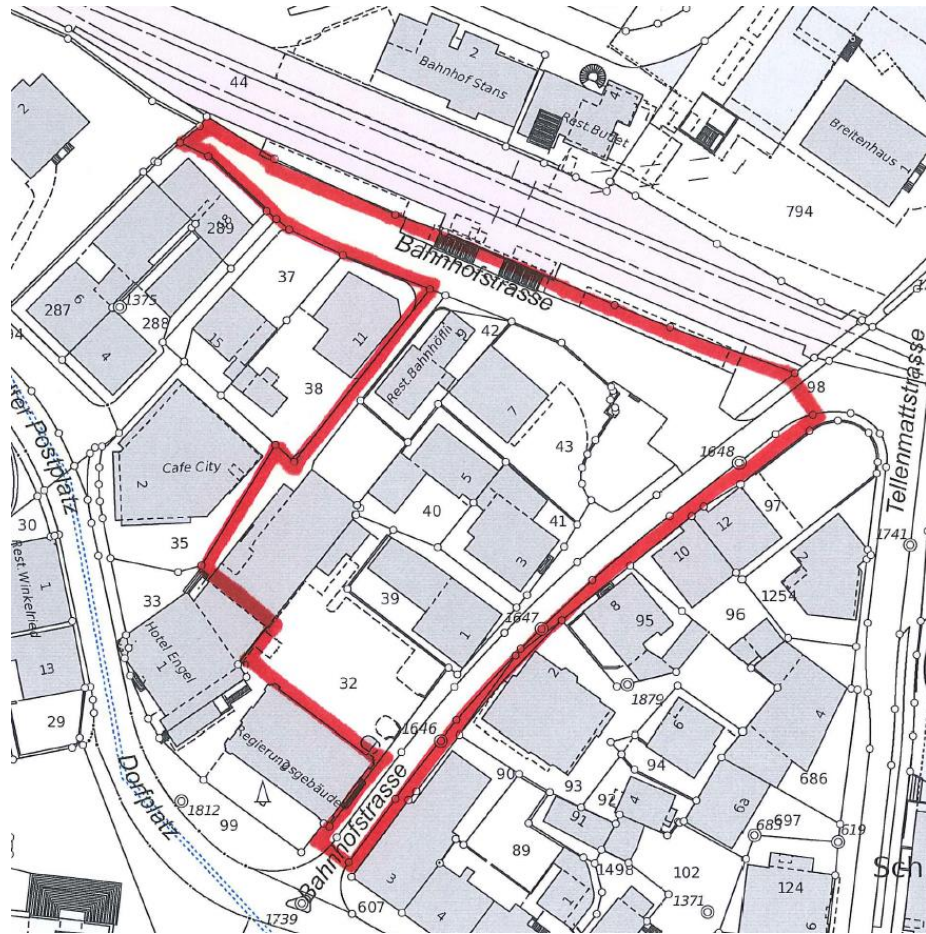
	<input checked="" type="checkbox"/> keine	<input type="checkbox"/> VO	<input type="checkbox"/> ZE	<input type="checkbox"/> FS
Flächenbeanspruchung	Es werden keine Neueinzonungen vorgenommen.			
Umweltschutzgesetzgebung	---			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte			
	<ul style="list-style-type: 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	<ul style="list-style-type: none"> – 231122_Spichermatt_Machbarkeitsstudie.pdf – 2419-05-100_1.0 Verkehrs- und Mobilitätskonzept Spichermatt, Stans_AKP_18.12.2024.pdf – 240909_Voranfrage Gemeinde Stans Verkehrs- und Mobilitätskonzept. Stellungnahme.pdf – 240826_Voranfrage Gemeinde Stans Parkplatzreduktion.pdf 			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Stans – Einzonung und qualitative Bebauung Wohngebiet Hostatt	Nr. AP	S-05
		ARE Code	1509.2.104
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	B
			
Inhalt und Wirkung			
Ausgangslage	<p>Im Agglomerationsprogramm Nidwalden der 2. Generation war das Areal bereits als ESP Wohnen vorgesehen und als solcher auch im kantonalen Richtplan festgelegt. Dies wurde anschliessend auch in das 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 Kantonaem 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 an Wohnraum der Gemeinde Stans 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 qualitätsvolles Wohnangebot, Gewerbe, alles in unmittelbarer Nähe zu einer verkehrsintensiven Einrichtung im Kanton Nidwalden.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sparsamer Umgang mit dem Boden durch verdichtete Bauweise. – Verbesserung der Gesamtverkehrsentwicklung durch Anschluss an bestehende Erschliessungsinfrastrukturen. – Kurze Wege durch Anordnung von qualitativem 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 – Gestaltung und Sicherheitsmassnahmen Veronika-Gut-Weg – EL-ÖV-01 Kanton Nidwalden – Optimierung ÖV-Angebot
Richtplanrelevanz und Verankerung	<p><input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein</p> <p>Das Gebiet ist ein ESP Wohnen im Kantonalen Richtplan.</p> <p><input type="checkbox"/> keine <input type="checkbox"/> VO <input checked="" type="checkbox"/> ZE <input type="checkbox"/> FS</p>
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	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> – Konzept Siedlung 2024 – Grobes Verkehrskonzept 2024 – Daneben sind die Festlegungen im Siedlungsleitbild sowie im Verkehrskonzept Stans zu beachten. <p>Weitere Planungsschritte Entscheid über die Einzonung 2024</p>

Grundlagen	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<ul style="list-style-type: none">- 24-02-01_sta_Prae_Entwicklung_Hofmatt_def.pdf- 1692 - 1101A Situation Strassenbau 1_200.pdf- Strassenverbinung Spichermatt - Länderpark_Entwurf 16.08.2024.pdf
Weitere Dokumente	---

Massnahme	Stans – Städtebauliche Entwicklung Gebiet Bahnhof Süd	Nr. AP	S-06
		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, in ihrem heutigen Erscheinungsbild 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.

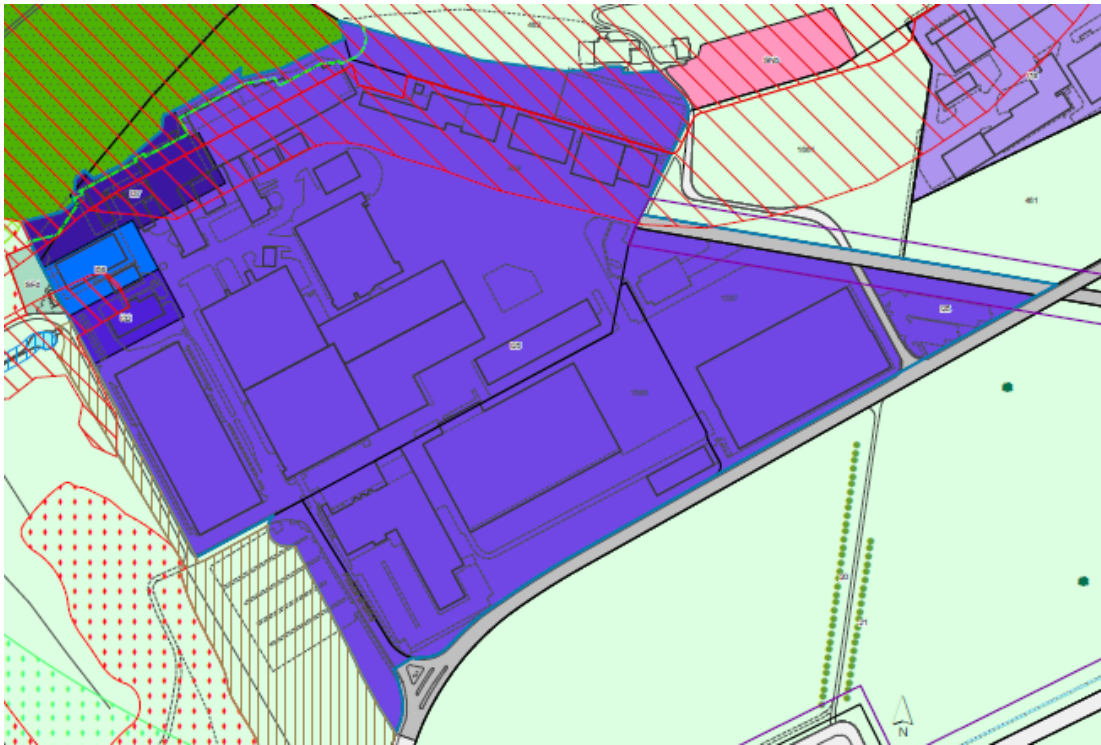
Nutzungsarten

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 qualitativ hochstehende 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 – Bauhistorisches 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	<ul style="list-style-type: none"> – 240612_Machbarkeitsstudie_Bhf_Sued.pdf – 231100_Archeos_Gutachten_Schutzwürdigkeit_Bahnhofstrasse_7_und_9.pdf – 240112_Stellungnahme_Denkmalpflege_Bahnhofstrasse_7_und_9.pdf 			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Stans – Aufzoning, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG	Nr. AP	S-07
		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. 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. Die Änderung sieht für die Hochhäuser die drei neuen Industriezonen I32, I36 und I56 vor. 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 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 die bestehende «Baubegrenzungslinie Waldabstand» an den geplanten Neubau angepasst 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 – EL-ÖV-01 Kanton Nidwalden – Optimierung ÖV-Angebot
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	– 01.1_Aenderungen_Bau-und_Zonenreglement_240531_ENTWURF.pdf – 01.2_Stans_Pilatus_Zonenplanänderung_240529_ENTWURF.pdf – 01.3_Stans_Pilatus_Erlaeuterungsberichtz_Art.47_RPV_240529_ENTWURF.pdf – 01.4_Stans_Pilatus_ÖV-Konzept_240531.pdf – 02_Stans_Pilatus_Gestaltungsplan_240605.pdf – 03_Stans_Pilatus_Kompensation_Fruchtfolgeflaechen_240531.pdf – 03_Stans_Pilatus_Mobilitätskonzept_Pilatus_240429.pdf
Weitere Dokumente	---

Massnahme	Stans West – Strategische Vorbereitung von Siedlungsmassnahmen	Nr. AP	S-08
		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 ist nicht als Entwicklungsschwerpunkt im kantonalen Richtplan festgelegt, 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 im AP der 2. Generation. Das nur noch ca. 11 ha grosse Gebiet Stans West ist als Vision zu verstehen und als solche 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 hinaus (2040+). Das Entwicklungsgebiet Stans West im Agglomerationsprogramm der 2. Generation war mit einer Flächengrösse von ca. 30 ha noch wesentlich grösser ausgewiesen.

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

Massnahmenbeschrieb	<p>Im Rahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms soll die langfristige Entwicklung von Stans West wieder aufgenommen und weiter definiert werden.</p> <p>Mit dieser Massnahme soll zwischen dem Landrat und der Baudirektion präzisiert werden, wie die verkehrstechnische Erschliessung (MIV, ÖV) dieses Gebiets in Abhängigkeit von der Siedlungsentwicklung erfolgen kann und soll.</p> <p>Der Baulandbedarf in Stans kann mit den vorhandenen Innenentwicklungspotenzialen sowie den ESP Wohnen und Arbeiten 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 dieser 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 sorgen. Die Lage bietet schlussfolgernd geeignete Rahmenbedingungen für ein Quartier der kurzen Wege.</p> <p>Falls die Vision nach der Konkretisierung weiterverfolgt wird, soll eine Einzonung 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 architektonischen und städtebaulichen Vorschläge erarbeiten, 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, Fruchtfolgefläche, Überprüfung Verlegung der Hochspannungsleitung. Zudem soll für das Gebiet ein Energiekonzept erarbeitet werden (bspw. Wärmeverbund).</p> <p>Die angehängten Darstellungen zeigen erste Konzeptideen, wie das Gebiet, je nach Erschliessungssituation, entwickelt werden kann. Der 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 Gewerbezone 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-04 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>Angesichts der Planung des Bahnhaltestelle Bitzi und der damit ermöglichten hervorragenden ÖV-Anbindung sowie dem Gebot zum sparsamen Umgang mit dem Boden, sollen die Gebäudehöhe sowie die damit verbundene Einwohnerdichte im Plangebiet erhöht werden. Dies</p>
----------------------------	--

	<p>ermöglicht 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 unmittelbar angrenzenden Gebieten hergestellt werden. Entlang der Bahngleise hingegen kann die Geschossigkeit zur Absorption des Schienenlärms genutzt werden. Die Schallemissionen der Autobahn können durch das vorgelagerte Gewerbegebiet abgefangen und durch die Distanz bis zur Wohnzone verringert 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 effektiv angestrebt wird, ist eine verbesserte ÖV-Anbindung zu schaffen; insbesondere die längerfristige Realisierung der Haltestelle Bitzi würde die ÖV-Erschliessungsgüte des Gebiets 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 des Gebiets an den ÖV sowie die Anbindung des Langsamverkehrs ist im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Entlastungsstrasse 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, um aufzuzeigen, ob der Ausbau oder Neubau von Verkehrsinfrastruktur durch das geplante Vorhaben notwendig wird. Gestaltungspläne bezeichnen Gebiete, in denen aufgrund ihrer Lage und Grösse eine qualitätsvolle Überbauung eingefordert wird. Aussagen und Vorgaben bezüglich Mobilität sind Teil dieser einzufordernden Qualität. Ansprüche an Gestaltungspläne sind im Merkblatt «Rahmenbedingungen und Beurteilungskriterien bei Gestaltungsplänen» umschrieben.</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 erschlossenen Lagen – Durch nachhaltige und bewusste Planung (Zunahme der Anzahl und Dichte an Einwohnern 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 Einwohnern 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 der Schaffung von Voraussetzungen für kurze Wege.
<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

	Bezug Teilstrategien – 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-02 Stans – Gestaltung und Sicherheitsmassnahmen Veronika-Gut-Weg – MIV-04 Stans – Westumfahrung MIV inkl. Flankierende Massnahmen Westumfahrung MIV			
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein	
	Die Massnahme ist derzeit nicht im kantonalen Richtplan festgelegt, 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 Fruchtfolgefleichen und Flächen für die Landwirtschaft im Umfang von ca. 11 ha. Geeignete Flächen zur Kompensation der Fruchtfolgefleichen sind noch zu ermitteln.			
Umweltschutzgesetzgebung	Im Gebiet liegt das Grundwasser höher (Gefahrenzone 2 Bauen mit Auflagen).			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte Bevölkerungsabstimmung zum Bau der Entlastungsstrasse Stans West (2022/23) mit ablehnender Haltung gegenüber dem Projekt. 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. Bisher sind keine Umsetzungsschritte konkret zur Siedlungsentwicklung erfolgt.			
	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	– 241106_Wirkung_FlaMa_Spange_Stans-West_V0.1.pdf – 241212_BE_Vorstudie_Spange_Stans_W_V1.1_inkl_2e.pdf			
Weitere Dokumente	---			

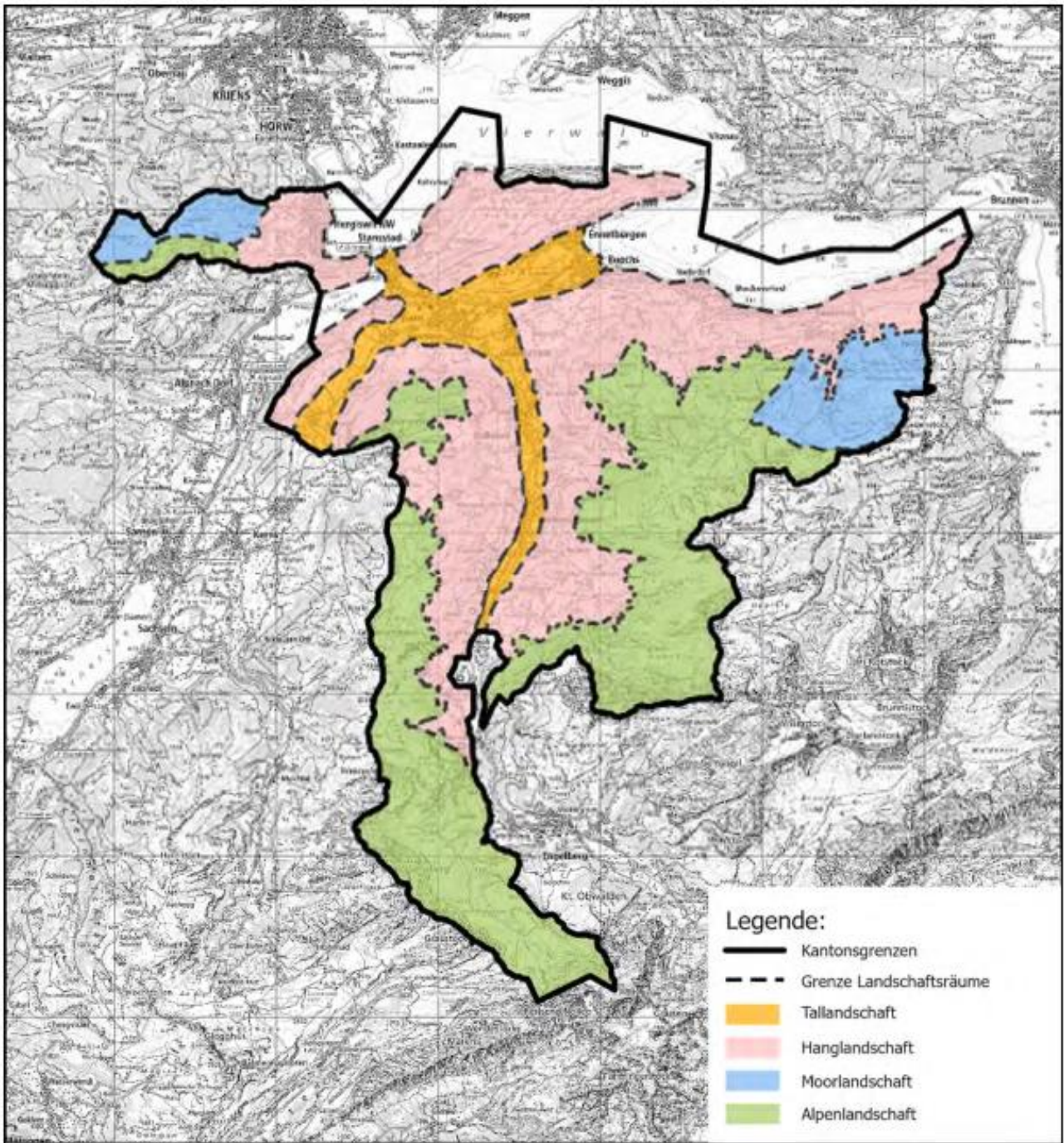
4 Massnahmen Landschaft

Übersicht und strategische Einbettung Massnahmen

M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	Priorität AP5
L-01	Weiterentwicklung und Umsetzung Landschaftskonzept Nidwalden	-	A
L-02	Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes	Vor 2015	A
L-03	Ökologische Aufwertung von Gewässern mit Einbezug der Naherholung	-	B
L-04	Stans – Biodiversitätsfläche Tottikonmatte	-	B
L-05	Stans – Begrünung Stans	-	A

Die strategische Einbettung der Massnahmen ist den folgenden grafischen Darstellungen wie den Einträgen im Zukunftsbild zu entnehmen.

Massnahme	Weiterentwicklung und Umsetzung des Landschaftskonzeptes Nidwalden	Nr. AP	L-01
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	---



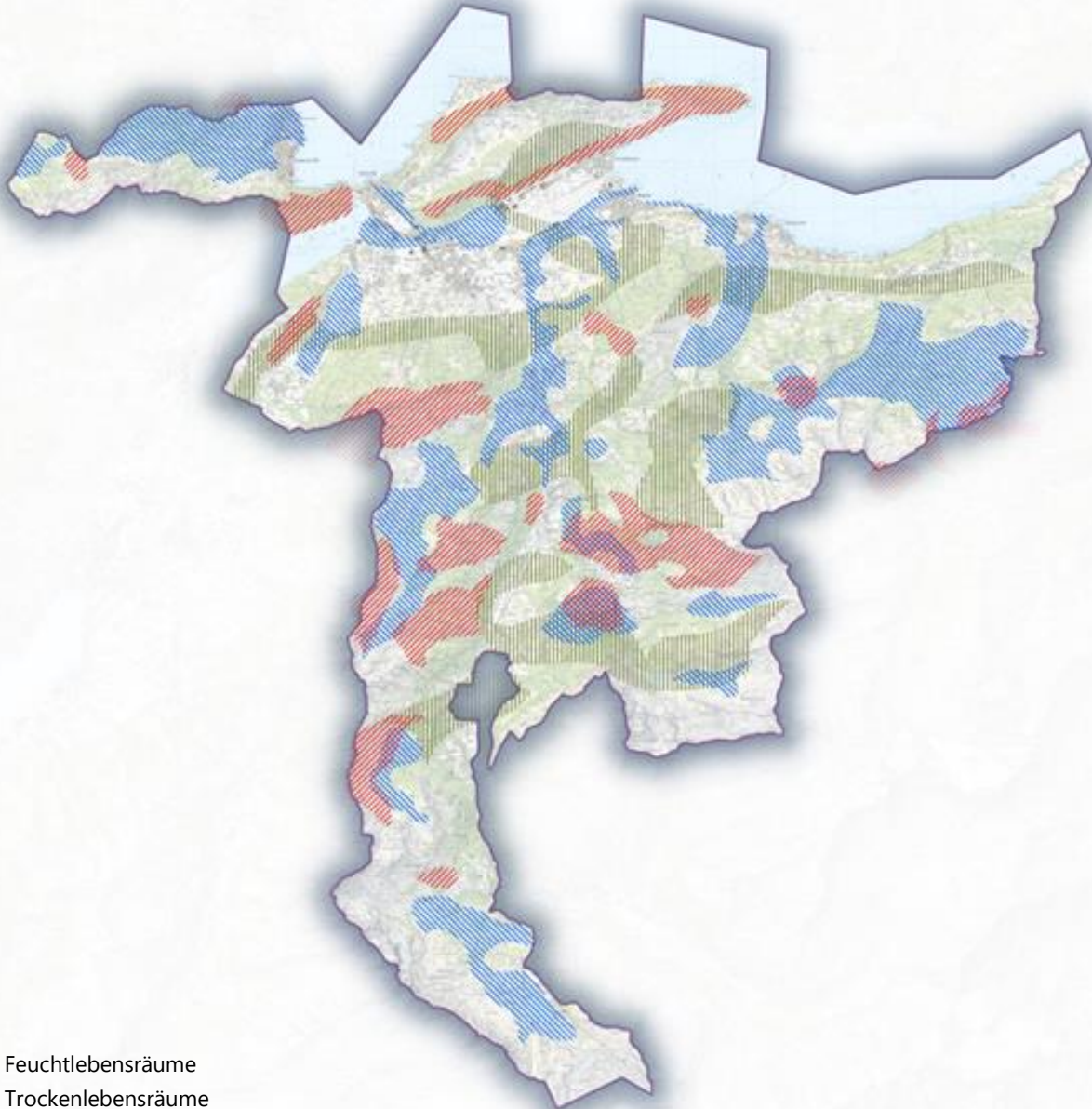
Übersichtskarte Landschaftstypen Nidwalden gemäss LK-NW 2020, LANDSCHAFTSKONZEPT NIDWALDEN LK-NW 2020

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	– 230822_Landschaftskonzept_Nidwalden.pdf			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes	Nr. AP	L-02
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	vor 2015



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

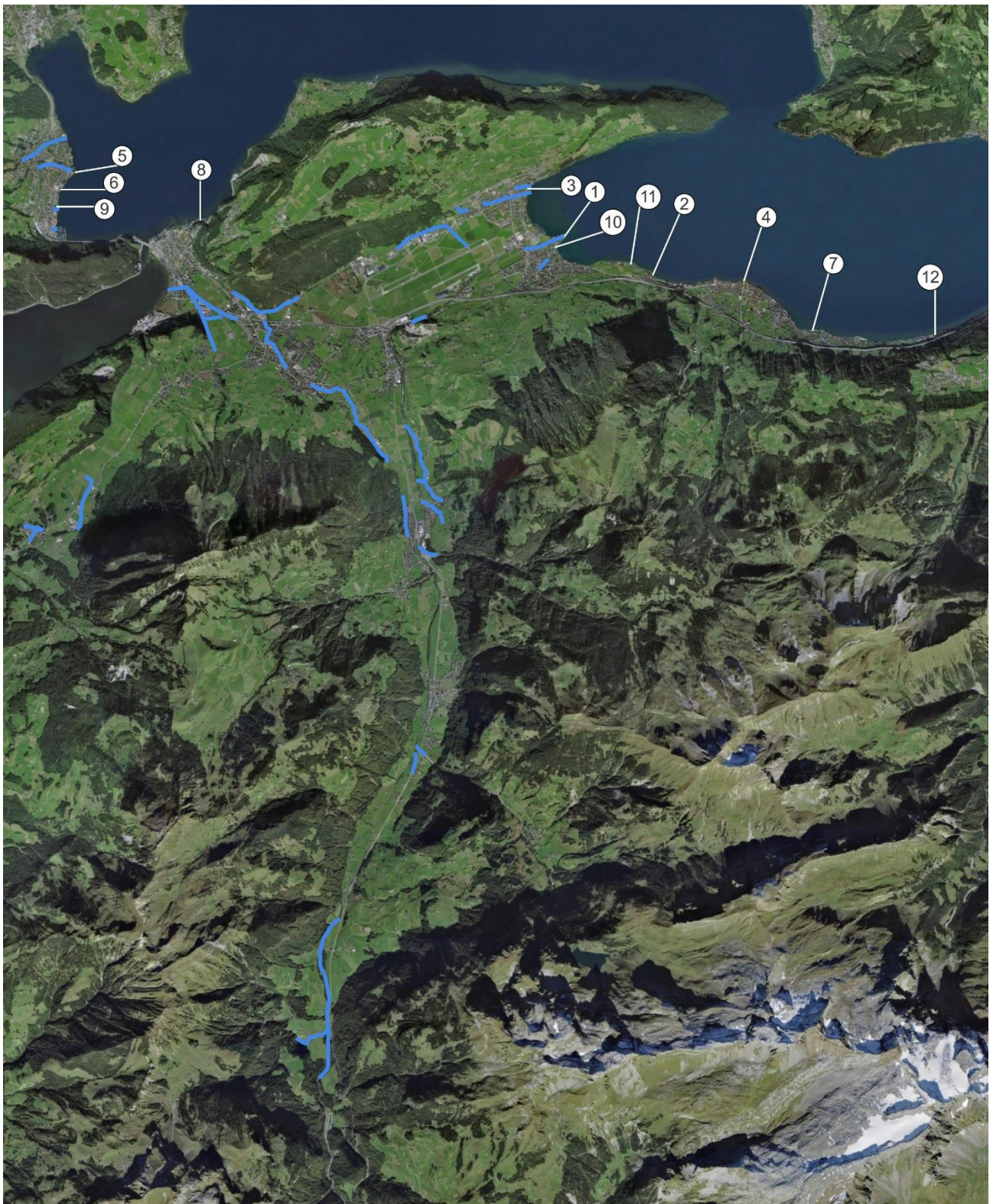
Inhalt und Wirkung

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>
---------------------	---

Massnahmenbeschreibung	<p>Zielsetzung Die ökologische Vernetzung innerhalb der Siedlung, sowie am Übergang zur offenen Landschaft wird gefördert. Ausgehend vom 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	Bezug Zukunftsbild – 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	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
Flächenbeanspruchung	---			
Umweltschutzgesetzgebung	---			
Realisierung				
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte – Erhebung des aktuellen Zustands der ÖI im Kanton NW – Erarbeitung des Handlungsbedarfs hinsichtlich räumlicher und inhaltlicher Ausrichtung			
	Weitere Planungsschritte – Ausarbeitung von Projekten zur Stärkung und Vernetzung der Ökologischen Infrastruktur			
Grundlagen				
Zur Verfügung gestellte Dokumente	---			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Ökologische Aufwertung von Gewässern mit Einbezug der Naherholung	Nr. AP	L-03
		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: #008000; 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: #008000; 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: #008000; color: white;"> <td>-</td> <td>Garnhänki</td> <td>Stansstad</td> <td>320</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #008000; color: white;"> <td>3</td> <td>Seeplätzli</td> <td>Ennetbürgen</td> <td>200</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #008000; color: white;"> <td>4</td> <td>Lielibachmündung</td> <td>Beckenried</td> <td>125</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #008000; color: white;"> <td>5</td> <td>Steinibachmündung</td> <td>Hergiswil</td> <td>120</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #008000; color: white;"> <td>9</td> <td>Kurplatz</td> <td>Hergiswil</td> <td>30</td> <td>1. Priorität</td> <td>2025 – 2028</td> </tr> <tr style="background-color: #008000; color: white;"> <td>7</td> <td>Boden (Rütenen)</td> <td>Beckenried</td> <td>270</td> <td>2. Priorität</td> <td>2033 – 2036</td> </tr> <tr style="background-color: #008000; color: white;"> <td>8</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: #008000; color: white;"> <td>6</td> <td>Rösslipark</td> <td>Hergiswil</td> <td>115</td> <td>2. Priorität</td> <td>2037 – 2040</td> </tr> <tr style="background-color: #008000; color: white;"> <td>10</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: #008000; color: white;"> <td>11</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: #008000; color: white;"> <td>12</td> <td>Rütenen (Freizeitanlage)</td> <td>Beckenried</td> <td>240</td> <td>3. Priorität</td> <td>2041 oder später</td> </tr> </tbody> </table> <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</p>	Nr.	Name	Gemeinde	Länge [m]	Priorität	Frist	1	Engelbergeraa Mündung	Buochs	410	1. Priorität	2025 – 2028	2	Neuseeland	Buochs	400	1. Priorität	2029 – 2032	-	Garnhänki	Stansstad	320	1. Priorität	2025 – 2028	3	Seeplätzli	Ennetbürgen	200	1. Priorität	2025 – 2028	4	Lielibachmündung	Beckenried	125	1. Priorität	2025 – 2028	5	Steinibachmündung	Hergiswil	120	1. Priorität	2025 – 2028	9	Kurplatz	Hergiswil	30	1. Priorität	2025 – 2028	7	Boden (Rütenen)	Beckenried	270	2. Priorität	2033 – 2036	8	General Guisan Quai	Stansstad	190	2. Priorität	2033 – 2036	6	Rösslipark	Hergiswil	115	2. Priorität	2037 – 2040	10	Quai Buochs	Buochs	380	3. Priorität	2041 oder später	11	Neuseeland – Linden	Buochs	300	3. Priorität	2041 oder später	12	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																																																																																
-	Garnhänki	Stansstad	320	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
3	Seeplätzli	Ennetbürgen	200	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
4	Lielibachmündung	Beckenried	125	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
5	Steinibachmündung	Hergiswil	120	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
9	Kurplatz	Hergiswil	30	1. Priorität	2025 – 2028																																																																																
7	Boden (Rütenen)	Beckenried	270	2. Priorität	2033 – 2036																																																																																
8	General Guisan Quai	Stansstad	190	2. Priorität	2033 – 2036																																																																																
6	Rösslipark	Hergiswil	115	2. Priorität	2037 – 2040																																																																																
10	Quai Buochs	Buochs	380	3. Priorität	2041 oder später																																																																																
11	Neuseeland – Linden	Buochs	300	3. Priorität	2041 oder später																																																																																
12	Rütenen (Freizeitanlage)	Beckenried	240	3. Priorität	2041 oder später																																																																																

	<p>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 Fliessedynamik 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	Bezug Zukunftsbild		
	– Grundsatz: Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume		
	Bezug Handlungsbedarf		
	<ul style="list-style-type: none"> – Revitalisierung der Gewässer – Hochwasserschutz – Aufwertung des siedlungsnahen Freiraumes 		
	Bezug Teilstrategien		
	<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
Flächenbeanspruchung	Die Flächenbeanspruchung ist projektabhängig und ist erst ab einem gewissen Planungsstand abschätzbar.		
Umweltschutzgesetzgebung	---		
Realisierung			
Umsetzungsschritte	Bisherige Planungsschritte		
	<ul style="list-style-type: none"> – Strategische Revitalisierungsplanungen 2014, 2022 		
	Weitere Planungsschritte		
	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – NW_Planungsbericht_Revitalisierungsplanung_Seeufer_30.11.20.pdf – NW-425625-v1-strategische_revitplanung_NW_2014_11_27.PDF 		
Weitere Dokumente	---		

Massnahme	Stans – Biodiversitätsfläche Tottikonmatte		Nr. AP	L-04
			ARE Code	---
			Priorität AP5	B
			Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung				
Massnahmenbe- schrieb	<p>Die Tottikonmatte (Parzelle Nr. 497) mit ca. 25'000m² 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. Ab Frühling 2025 wird das Siedlungsleitbild sowie die Nutzungsplanung der Gemeinde Stans überarbeitet und die Biodiversitätsfläche Tottikonmatte darin entsprechend abgehandelt.</p>			
Abstimmung Siedlung & Verkehr	<p>– Siedlungsleitbild Stans. Grösserer Grünbereich Tottikonmatte</p>			
Beteiligte Akteure	<p>– Private – Verein natur & umwelt ob- nidwalden (naturiamo.ch) – Gemeinde Stans</p>			
Aufgabentyp	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<input checked="" type="checkbox"/> spezifische Aufgabe	
Nutzen	<p>– Förderung Biodiversität – Bildung im Bereich Natur & Umwelt – öffentliche Naherholung</p>			
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild			
	<p>– Grundsatz: Umweltschonende, abgestimmte und qualitative Siedlungsentwicklung und -gestaltung – Grundsatz: Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume</p>			
	Bezug Handlungsbedarf			
<p>– Förderung von Biodiversität und Vernetzung – Aufwertung des siedlungsnahen Freiraumes</p>				
Bezug Teilstrategien				
<p>– TS L2 – Vernetzung von Lebensräumen – TS L4 – Aufwertung der Siedlungsnahen Freiräume</p>				

Bezug zu anderen Massnahmen	– L-02 – Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes – L-05 – 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	25.01.2023_NZ_Mehr_Biodiversität_mitten_in_Stans.pdf			
Weitere Dokumente	auf Anfrage bei Privaten / Verein			

Massnahme	Stans – Begrünung Stans	Nr. AP	L-05
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	---
			
Inhalt und Wirkung			
Massnahmenbeschreibung	<p>Auf Initiative des Netzwerks Zentrum Stans hat die Gemeinde Stans das Potential für zusätzliche Begrünungen in Stans analysiert und 43 Massnahmen mit zeitlicher Priorisierung vorgeschlagen. Wichtiger Bestandteil bildet die Begrünung des Dorfkerns. Mit dieser Massnahme soll sowohl der Klimaschutz wie auch die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Neben Massnahmen zum Klimaschutz und zur Vermeidung von Treibhausgasen werden auch Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel immer wichtiger. Grün- und Freiflächen sind für diese Anpassung wichtige Flächen, da sie regulierend wirken, wenn sie entsprechend ausgestaltet und unterhalten werden. Auf öffentlichen Plätzen kann zudem die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.</p> <p>Die Massnahme sieht ein unterschiedliches Spektrum vor. Dieses reicht von Temporären Bepflanzungen auf Plätzen, über Stauden- und Blumenbepflanzungen von Rabatten und Restflächen bis hin zu grundsätzlichen klimagerechten Strassenraumaufwertungen im Rahmen von Bauprojekten. Im Dokument «Handlungsempfehlungen» sind die 43 Massnahmen detailliert aufgeführt.</p>		
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	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <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			
	– 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	– L-02 – Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb der Siedlungen und des siedlungsnahen Freiraumes – L-04 – 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	– 211113_Massnahmentabelle_Begrünung_Stans_Handlungsempfehlungen.pdf – 211113_Massnahmentabelle_Begrünung_Stans_Prioritäten-Matrix.pdf – 211213_Umsetzungsantrag_Massnahmen_Gemeinde_Stans.pdf			
Weitere Dokumente	---			

5 Eigenleistungen Verkehr

Übersicht Massnahmen

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	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-04	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

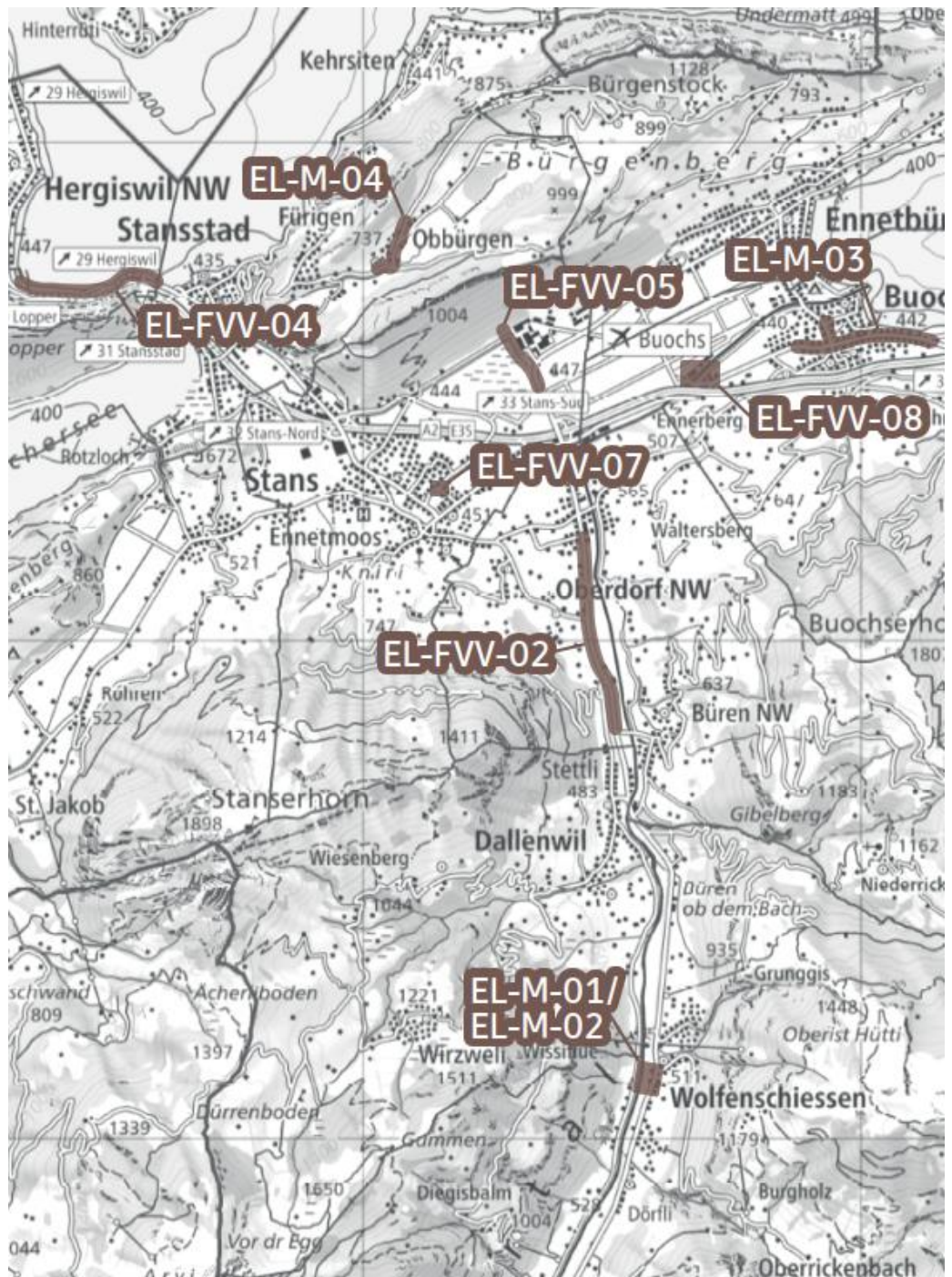
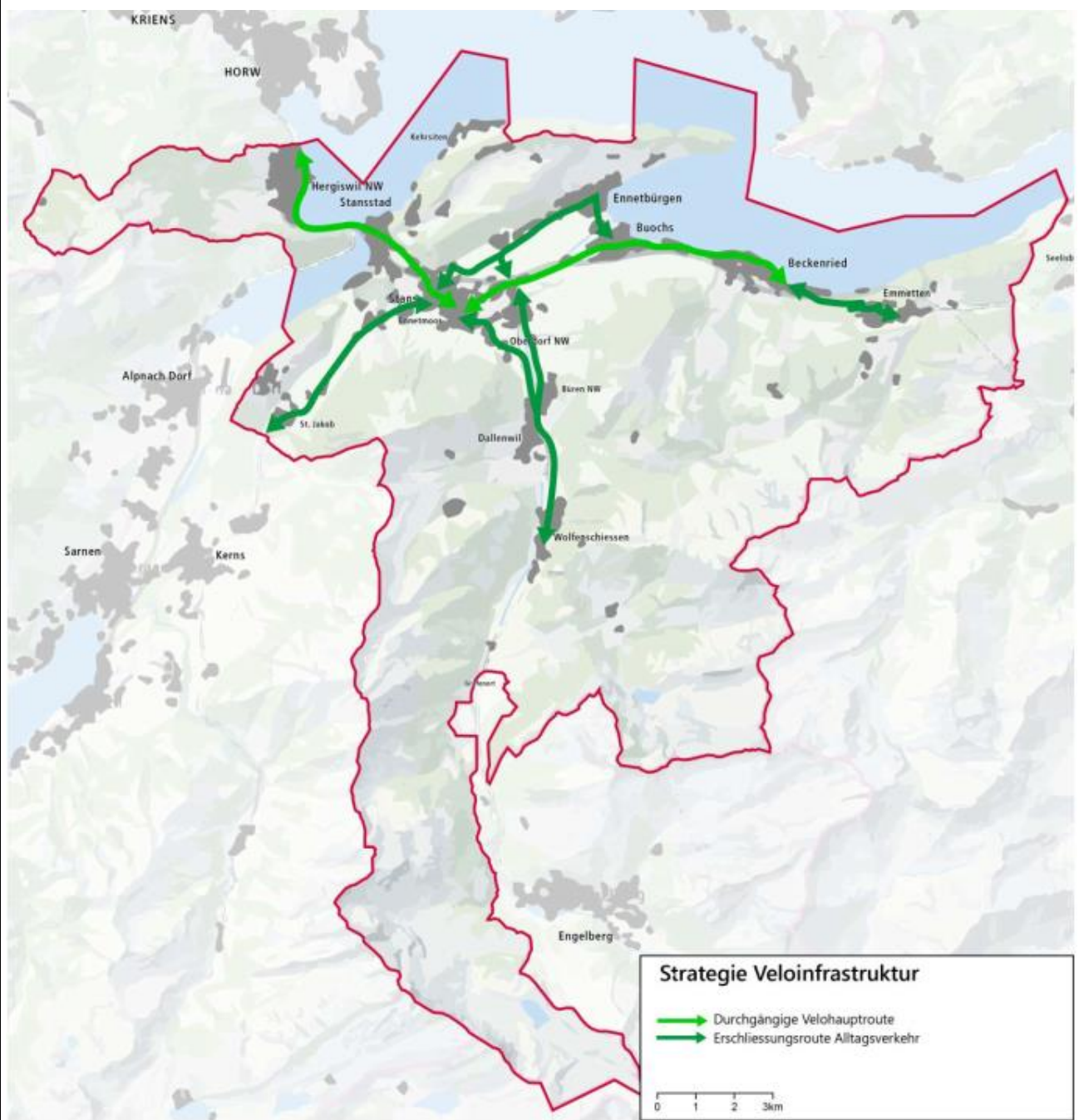


Abbildung 2: Räumliche Verortung Massnahmen Eigenleistungen – nicht vollständige Massnahmindarstellung

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

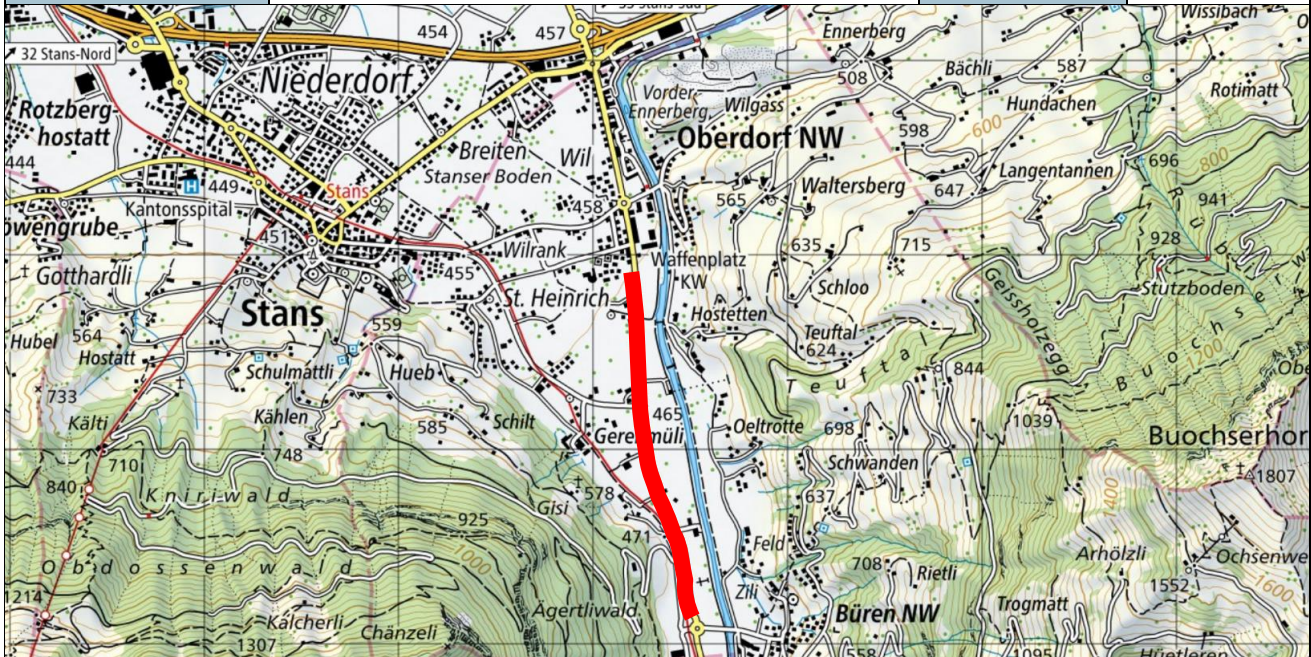


Inhalt und Wirkung

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. Parallel dazu laufen auch die Arbeiten zur Umsetzung des Bundesgesetzes (Unterteilung des Netzes in Alltags- und Freizeitnetz).</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 abgestimmte Velostandards ersetzt. Die</p>
---------------------	--

	künftige Veloinfrastruktur im Kanton Nidwalden wird nach diesen neuen Standards und der Strategie Veloinfrastruktur umgesetzt werden.
Bezug zu weiteren Massnahmen	<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 – MP-FVV-01 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr A-Horizont – MP-FVV-02 Massnahmenpaket Fuss- und Veloverkehr B-Horizont.
Wirkung	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.
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 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
Umsetzung	
Planungsstand	Velonetzkonzeption: <ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung Velonetzkonzeption 2025
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Erarbeitung der Velostandards 2026 – Beschluss der Velonetzkonzeption durch den Landrat Velostandards 2027 – Verabschiedung der Standards durch Baudirektion 2027 – Schrittweise Umsetzung kantonales Velonetz bis 2042 in Abstimmung mit Strassensanierungsprogramm


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



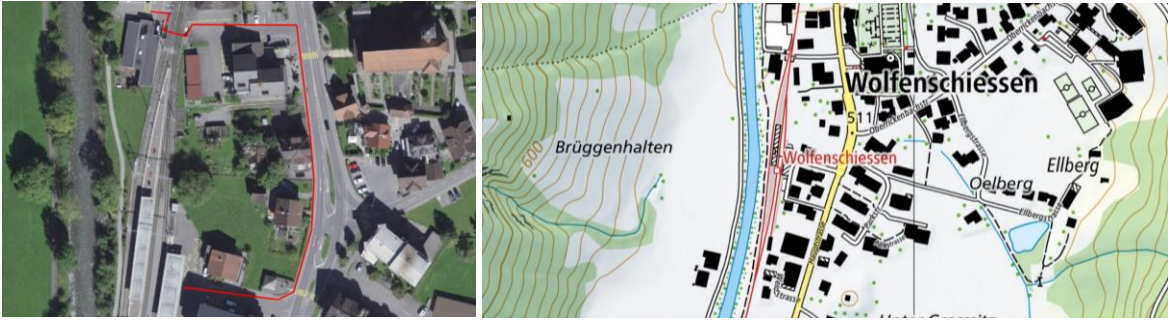
Inhalt und Wirkung

Beschreibung	<p>Die Kantonsstrasse wird im Abschnitt Will – Büren saniert. Dabei wird ein 2.50 m breiter Fuss- und Veloweg mit einem 50 cm breiten Grünstreifen (inkl. Randstein von 12 cm; d.h. Begrünung = 38 cm) erstellt. Die totale Länge beträgt ca. 1.975 km, Kosten ca. CHF 4.9 Mio. Der Abschnitt ist eine kantonale Velohauptroute. Parallel zum neuen Fuss- Radweg befindet sich eine separate Fussverbindung, weshalb zugunsten eines niedrigen Landverbrauchs für den neuen Fuss- und Radwegs ein nach heutigen Standards unterdurchschnittliches Mass gewählt wurde.</p> <p>Für die Erhöhung der Sicherheit werden bei allen untergeordneten Zufahrten und Erschliessungen Fuss- und Veloüberfahrten 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 neu gestaltet und den heutigen aktuell gültigen Normen angepasst. 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.

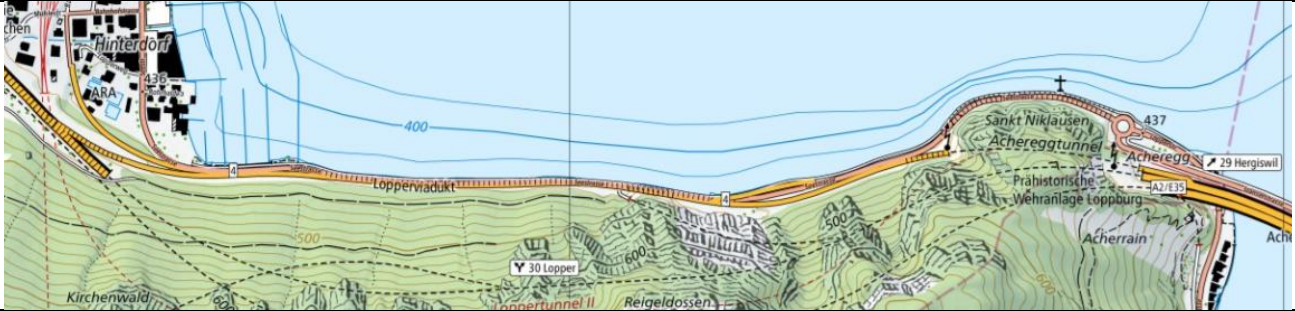
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Die Massnahme unterstützt die Schaffung und Aufwertung von Raum für den Fuss- und Veloverkehr sowie auch das Ziel der Umsetzung von kantonalen Radrouten auf Hauptkorridoren. Die Agglomeration Nidwalden wird von einem kantonalen Velonetz durchzogen, welches alle Gemeinden erschliesst. Das Velonetz weist einen hohen 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.
	Bezug Handlungsbedarf <ul style="list-style-type: none"> – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Erhöhung Verkehrssicherheit – Velonetz
	Bezug Teilstrategien <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	– Ausarbeitung Vorprojekt und Finanzierungsplan 2022
Weitere Schritte	Ausführungsprojekt und Realisierung <ul style="list-style-type: none"> – Projektierung und Plangenehmigung/Baubewilligung 2025 – 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 wurde der Bahnhof Wolfenschiessen (durch die Zentralbahn) und die Bushaltekanten am Bahnhof (durch die Gemeinde) in den Jahren 2023/24 modernisiert und hindernisfrei ausgestaltet. Eine wichtige Voraussetzung für die Verkehrsdrehscheibe in Wolfenschiessen ist also bereits gegeben.</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 ÖV, 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 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	– Erste Konzeptideen liegen vor 2024
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Abklärung Aufnahme Legislaturprogramm 2025-2029 – Massnahmen 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 Bahnunterführung 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 und Sharing – Fusswegnetz – Velonetz – Ruhender Verkehr 		
	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 – Velofreizeitrouten planen und attraktiv halten – TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen 		
Umsetzung			
Planungsstand	– Erste Konzeptideen liegen vor 2024		
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Abklärung Aufnahme Legislaturprogramm 2025-2029 – Massnahmen 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 in Wolfenschiessen ungenügend. Die Signalisation der Velorouten auf der Kantonsstrasse sowie auf der Hinterwasserstrasse wird verbessert, so dass 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 weder Bezug noch 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	– Erste Konzeptideen liegen vor 2024		
Weitere Schritte	– Abklärung Aufnahme Legislaturprogramm 2025-2029 – Massnahmen 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 zwei nationale Velorouten 3+9 (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 im 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	---

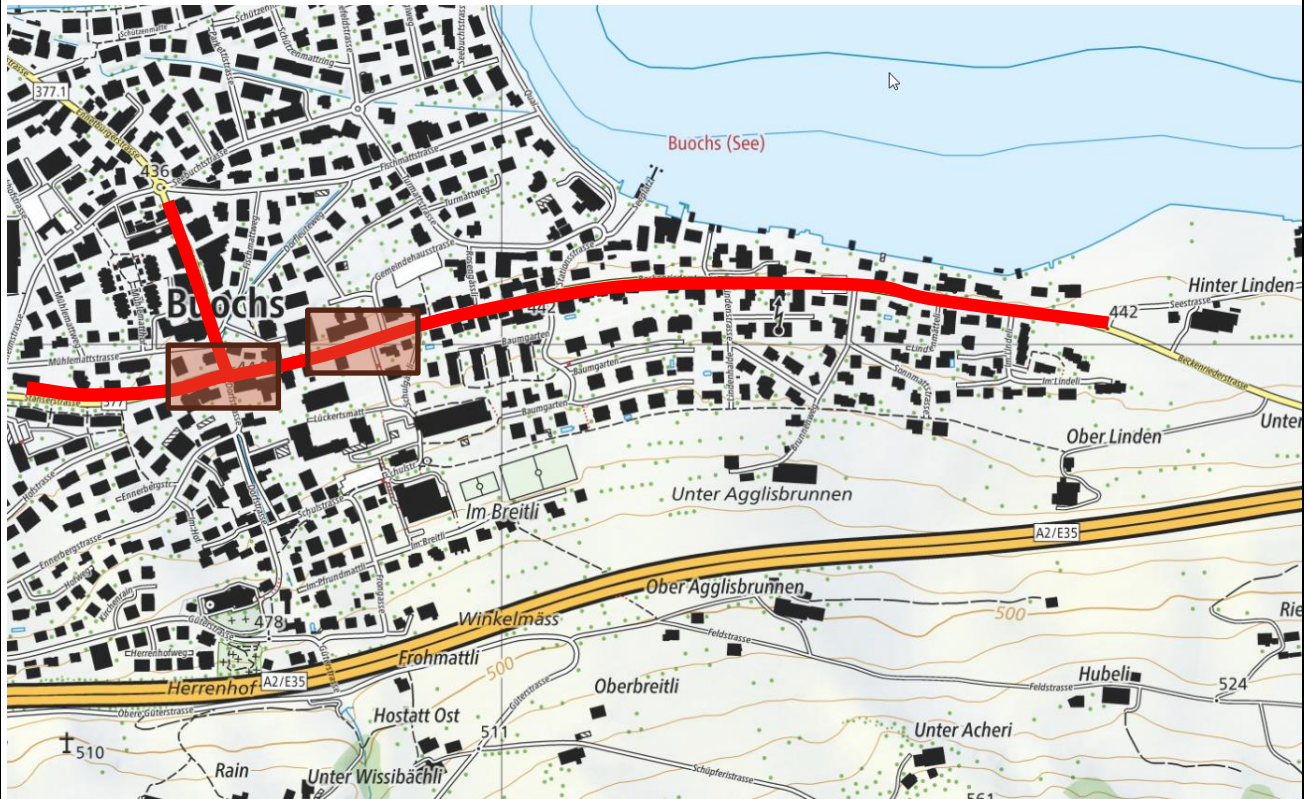
Inhalt und Wirkung



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 Dorfsentrums 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 Dorfsentrum <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 weder Bezug noch 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 zur Verstetigung des Verkehrs 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	<ul style="list-style-type: none"> – Bewilligtes Ausführungsprojekt liegt vor.
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Winter 2024/2025 Baumeistersubmission – Frühsommer 2025 Baustart – Herbst 2027 Bauende – Sommer 2028 Projektabschluss

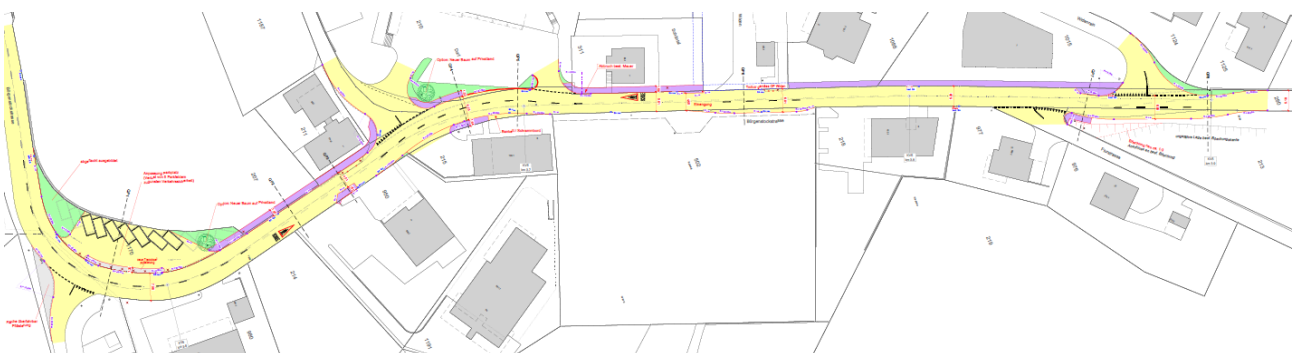
Massnahme	Stans – Radweg Kreuzstrasse bis Pilatus bis Pilatus	Nr. AP	EL-FVV-05
		ARE Code	---
		Priorität AP5	AvE
		Priorität AP2	---
Inhalt und Wirkung			
Beschreibung	<p>Gemäss dem Gesamtverkehrskonzept Nidwalden soll das Velonetz mit Priorität ausgebaut werden. Die Ennetbürger- und Stanserstrasse 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 und Zufahrt Pilatuswerke zu verbessern (Länge 2 km). 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, mit einer Länge von rund 2 km 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>		

	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 – TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren – TS VV4 – Ausreichende und qualitative Veloabstellanlagen schaffen
Umsetzung	
Planungsstand	– Vorstudie liegt vor
Weitere Schritte	– In Abhängigkeit des Knotenumbaus bei Pilatus: 2026/2027

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 werden 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, Kantonalbank, 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 fördern die Nutzung des Velos und erhöhen damit den Anteil Veloverkehr im Modal Split. Auch multimodale Wegeketten werden durch die Bereitstellung 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. Sie kann auf das jeweils 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 ist 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. Zur Verbesserung des Angebots bestellt der Kanton zusammen mit dem Bund und den Nachbarkantonen zusätzliche Leistungen bei den Transportunternehmen. Mit der Angebotsstrategie 2025–2028 werden unter anderem folgende Schwerpunkte gesetzt:</p> <p>Bahn (keine Eigenleistungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Taktverdichtung Interregio Luzern – Stans – Engelberg im Rahmen des vom Bund beschlossenen Doppelspurabschnitts der Zentralbahn zwischen Stans und Dallenwil (Staldifeld) – 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 (Eigenleistungen)</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 namentlich zur besseren Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte in den Gemeinden Stans, Ennetbürgen und Buochs. – Prüfung Ausbau Nachtliniennetz – Prüfung Angebotsausbau Winkelriedbus Stans - Altdorf – 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	Bezug Zukunftsbild Die Massnahme unterstützt die Stärkung des Bushauptkorridors und der nachhaltigen Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse..		
	Bezug Handlungsbedarf – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Kombinierte Mobilität – ÖV-Erschliessung		
	Bezug Teilstrategien TS M1 – Vernetzung der Verkehrsmittel TS ÖV 2 – Optimierung Busangebot		
Umsetzung			
Planungsstand	– Angebotsstrategie 2025–2028 liegt vor		
Weitere Schritte	– Aufgleisung und Umsetzung Angebotsstrategie 2025–2028		

Massnahme	Stansstad – Verbesserung Verkehrssicherheit Ortsdurchfahrt Obbürgen	Massnahmenr.	EL-M-04
		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. Zusammen mit den Anwohnenden wurden 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 her kommend wird beim Siedlungsbeginn wegen der Funktion Wanderweg auf der Strasse eine Wiederholungstafel «50» sowie das «GENERELL 50» nach SSV direkt beim Dorfbeginn 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 ergibt. 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 weder Bezug noch 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 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 im Innern, 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 liegt vor
Weitere Schritte	<ul style="list-style-type: none"> – Öffentliche Planaufgabe Frühjahr 2025 – Baubeginn Frühjahr 2026 – Bauende (exkl. Deckbelag) Herbst 2026 – Bauabschluss Frühling 2027

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 Pflichtabstellplätzen 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 Kompetenz zugeordnet und an geeigneten Lagen eine Veränderung des Modal Splits zugunsten nachhaltigerer Verkehrsformen gefördert werden.</p>		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Es besteht weder Bezug noch 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 Massnahmen des Agglomerationsprogramms zugunsten von Verkehrsmitteln 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 im Rahmen des AP		
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			
Beschreibung	<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 soll eine zusätzliche Fussgängerbrücke über die Engelberger Aa erstellt werden. 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 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 Arealzugang besteht eine leistungsfähige Grunderschliessung. Es obliegt der Bauherrschaft resp. der Gemeinde, die strassenseitige Verbindung zu den neuen Gebäuden zu erstellen. <p>Ein wirkungsvolles Mobilitätsmanagement ist durch die bauwilligen Unternehmen vorzulegen (gemäss beschlossener Bebauungsplan Erlenpark).</p>		
Bezug zu weiteren Massnahmen	Bestandteil des durchgehenden Velonetzes Kreuzstrasse – Fadenbrücke – Buochs.		
Wirkung	<p>Ein hochwertiges Gesamtkonzept für alle Verkehrsteilnehmenden ist insbesondere für Entwicklungsschwerpunkte in der Aufbauphase von zentraler Bedeutung. Wenn eine gute Erschliessung insbesondere für Velos und mit dem öV von Beginn an vorhanden sind, kann von einem höheren Anteil dieser Verkehrsteilnehmer ausgegangen werden, als bei späteren Versuchen, das Verkehrsverhalten der Menschen zu beeinflussen. 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.</p>		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild		
	Die Entwicklungsschwerpunkte sowie weitere wichtige Entwicklungsgebiete sind verkehrlich gut erschlossen. Diese Entwicklung wird proaktiv angegangen.		
	Bezug Handlungsbedarf		
<ul style="list-style-type: none"> – ÖV-Erschliessung – Velonetz – Fusswegnetz 			
Bezug Teilstrategien			
<ul style="list-style-type: none"> – 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 			

Umsetzung	
Planungsstand	– Der Bebauungsplan Erlenpark Buochs wurde erstellt, eine Vereinbarung ÖV-Erschliessung ESP Arbeiten Buochs Fadenbrücke erarbeitet.
Weitere Schritte	– Umsetzung 2024-202

6 Massnahmen Verkehr

6.1 Einzelmassnahmen

6.1.1 Gesamtverkehr

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	Priorität AP5
---	M-01	Stans – Bahnhofplatz Ost	---	B
---	M-02	Ennetmoos – Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl. Weiler St. Jakob.	---	A
---	M-03	Stans – Drehscheibe Kreuzstrasse Stans Ost	---	B

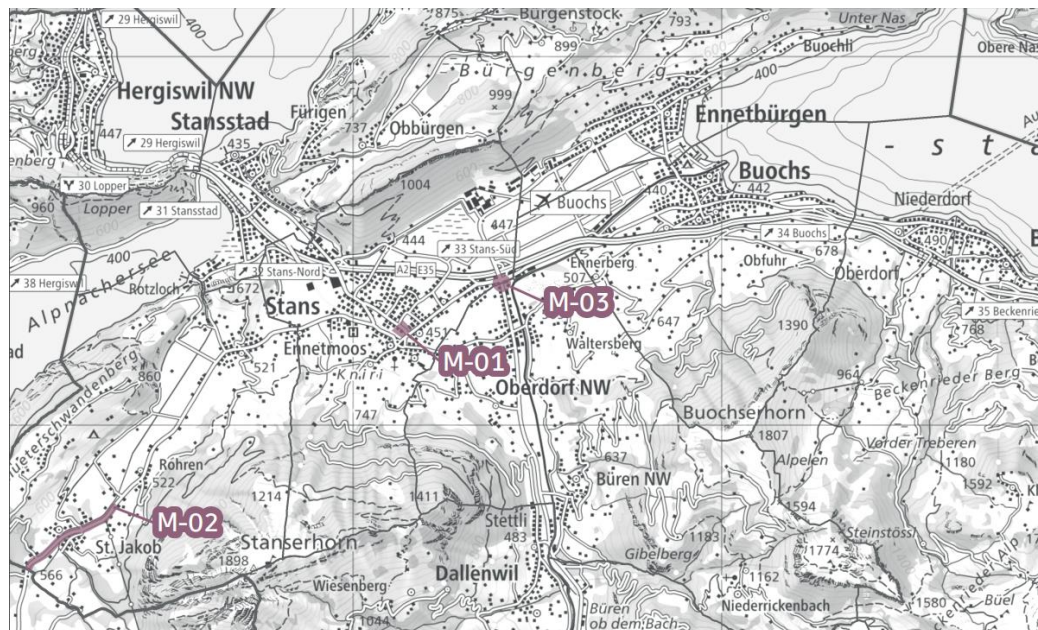


Abbildung 3: Räumliche Verortung Massnahmen Gesamtverkehr

Massnahme	Stans – Bahnhofplatz Ost		Massnahmenr.	M-01
			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 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 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 Buspassagiere erhöht werden. Damit verbunden ist auch die Verschiebung und Kapazitätserweiterung der bestehenden Velounterstände. Dabei handelt es sich um eine Zusätzliche Massnahme zur Kapazitätserweiterung von 2023.</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	1.2 Verbesserung der Intermodalität: Der Umstieg zwischen Bus, Velo und Bahn wird durch eine aufgewertete Infrastruktur verbessert 1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Aufwertung der Bushaltestellen 1.4 Verbesserung der Führung von Fuss- und Veloverkehr: Aufwertung der Gehbereiche und Fahrbereiche für den Veloverkehr wie Schaffen zusätzlicher Abstellmöglichkeiten		
	WK2	2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Aufwertung der Wartebereiche bei den Bushaltestellen		
	WK3	3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Sichere und normgerechte Gestaltung des Strassenraums		
	WK4	Keine Wirkung		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Die Aufwertung des Bahnhofplatzes Ost zu einer attraktiven Platzraum mit einer gut zugänglichen und sicheren Bushaltestelle trägt zur Stärkung der Drehscheibe Bahnhof Stans bei und hilft bei der Ausrichtung der öffentlichen Räume in Ortskernen auf den Fuss- und Veloverkehr.			
	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	– 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 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	
	Bisherige Planungsschritte Erstellen erster Machbarkeitsskizzen als Diskussionsgrundlage			
	Zentrale Dokumente Liegen noch nicht vor			
	Weitere Planungsschritte Es laufen Abklärungen zwischen Kanton NW, Gemeinde Stans und Pensionskasse NW bezüglich der Projektorganisation, Kostenteiler und Zeitplan.			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2026-2028		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2029		
	Finanzierungsplan	2030		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2032		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2033		

	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 2.5 Mio.			
Kosten Dritter exkl. MwST.	Pensionskasse NW: Entwässerung im Trennsystem Parzelle Nr. 800			
Finanzierungs- schlüssel	Kanton	---		
	Gemeinde	100%		
	Dritte	---		
Dokumentation				
Quantitative Angaben	Informationen siehe Geodaten			
Zur Verfügung ge- stellte Dokumente	---			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Ennetmoos – Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse inkl. Weiler St. Jakob		Massnahmennr.	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 den 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. Laut dem Gesamtverkehrsmodell soll die Strasse 2040 einen DTV von ca. 6'000 Fz/d aufweisen.			
Nutzen	WK1	1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Klärung und Verbesserung Wahrnehmbarkeit der unterschiedlichen Verkehrsflächen ja nach Verkehrsmittel erhöht Funktionstüchtigkeit 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs vom übrigen Verkehr, Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr		
	WK2	2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Erhöhung Aufenthaltsqualität in dem durch die Strasse geteilten Ort Ennetmoos St. Jakob		
	WK3	3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: 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		
	Weitere Planungsschritte – Zweitaufgabe bereinigtes Vorprojekt – Antrag Landrat zur Bewilligung Projekt		
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.	CHF 4.8 Mio.		
Kosten Dritter exkl. MwSt.	---		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	60 %	
	Gemeinde	40 %	
	Dritte	---	
Dokumentation			
Quantitative Angaben	DTV, ca. 6'000 Fz, weitere Informationen siehe Excel-Tabelle und Geodaten		

Zur Verfügung gestellte Dokumente	Vorprojekt – NW-746655-v4-B_01_KH3_Technischer_Bericht.PDF – NW-813246-v1-Mitberichte_Vorprojekt_B_02_KH3_Nutzungsvereinbarung.PDF – NW-813248-v1-Mitberichte_Vorprojekt_B_04_KH3_Kostenvoranschlag.PDF – NW-844922-v1-Auflage_Vorprojekt_00_Uebersichtsplan_1000_2022-11-16.PDF – NW-844928-v2-Auflage_Vorprojekt_05_Situation_200_Teil1_2022-11-16.PDF – NW-844929-v2-Auflage_Vorprojekt_06_Situation_200_Teil2_2022-11-16.PDF Road Safety Audit (RSA) – NW-857837-v1-T_RSA-Bericht_Ennetmoos_KH3_V1_0_220819.PDF – NW-857838-v1-T_RSA-Monitoring_Ennetmoos_KH3_V1_0_220819.PDF
Weitere Dokumente	---

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



Mögliche Gestaltungsvariante

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 checked="" type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur <input type="checkbox"/> Elektromobilität im Individualverkehr <input type="checkbox"/> Wirtschaftsverkehr und Logistik
------------------	--	--

Unterkategorie	4.0 Multimodale Drehscheiben
-----------------------	------------------------------

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. (rund 100 Parkplätze und 2 Bushaltekanten). 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>Der Mobilitätshub zielt primär auf MIV-Kunden ab und soll bestehende ÖV-Kunden nicht verlagern. Entsprechend erfolgt alleine eine Anpassung von Gefässgrösse und Takt bei zwei bestehenden ÖV-Linien. Hingegen erfolgt bewusst keine weitergehende Einbindung des Mobilitätshubs ins ÖV-Liniennetz. So wird die Gefahr der ÖV-Kannibalisierung vermieden.</p> <p>Kernfunktionen des Mobilitätshubs Kreuzstrasse sind die Verlagerung vom Individualverkehr auf kollektive Verkehrsangebote (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 steht ein Halt des Tellbus Luzern – Altdorf im Fokus. In der zweiten Phase sind Halte von internationalen Fernbussen sowie ein Shuttlebus nach Engelberg geplant.</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 von der Umgestaltung des Knotens Kreuzstrasse durch das ASTRA. Dies ist aktuell durch das ASTRA in Planung. Konkrete Vorschläge sollten bis Sommer 2025 vorliegen.</p>		
Nutzen	WK1	<p>1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Bündelung von Verkehrsströmen, Entlastung der Autobahn, Verkürzung der Reisezeiten</p> <p>1.2 Verbesserung der Intermodalität: aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage, Ermöglichung von Carpooling und Umstieg auf Busse</p>	
	WK2	Keine Wirkung	
	WK3	Keine Wirkung	
	WK4	<p>4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: Reduktion der Emissionen durch Verminderung und Verkürzen von Fahrten</p>	
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <p>Die Massnahme unterstützt die Förderung von Verkehrsdrehscheiben und Umsteigepunkten und damit auch die nachhaltige Mobilität für Fahrten ab Quellpunkten mit nicht attraktiver ÖV-Anbindung.</p>		
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund – Kombinierte Mobilität 		
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <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 checked="" 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
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <p>Erarbeitung Konzeptstudie 2024</p>		
	<p>Zentrale Dokumente</p> <p>Konzeptstudie</p>		
	<p>Weitere Planungsschritte</p> <p>Ggf. Vertiefungsstudie, Vorprojekt, Bauprojekt</p>		
	Projektierung	2025/2026	

Bau- und Finanzierungsreife	Plangenehmigung/Baubewilligung	2031		
	Finanzierungsplan	2031		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2032		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2033		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 8 Mio.			
Kosten Dritter exkl. MwSt.	---			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	100%		
	Gemeinde	---		
	Dritte	---		
Dokumentation				
Quantitative Angaben	Keine Angaben erforderlich			
Zur Verfügung gestellte Dokumente	– PR_Konzeptstudie_MobHub-Kreuzstrasse_20240208.pdf			
Weitere Dokumente	---			

6.1.2 Öffentlicher Verkehr

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	Priorität AP5
	ÖV-01	Elektrifizierung der Buslinien: Umrüstung auf E-Busse	---	A

Massnahme	Elektrifizierung der Buslinien: Umrüstung auf E-Busse	Massnahmenr.	ÖV-01
		ARE Code	---
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	---



E-Ladeinfrastruktur für Busse – Bildquelle: REPOWER

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 checked="" 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 wird. 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 Dieselnissen auf E-Busse und betreibt heute 3 Depotstandorte im Raum Stans innerhalb des AP-Perimeters. Infolge enger Platzverhältnisse wird mithilfe des Kantons Nidwalden ein neuer Standort gesucht, welcher auch für die Elektrifizierung dienen soll. Bislang konnte kein geeigneter Standort gefunden werden.</p> <p>Derzeit läuft die Evaluation eines neuen Standorts für den neuen Depotstandort. Es wird davon ausgegangen, dass der neue Standort 2026 bestimmt wird und die Projektierungsarbeiten begonnen werden können. Der Umbau am neuen Standort, innerhalb des AP-Perimeters ist im Zeitraum 2030 - 2031 und somit im A-Horizont vorgesehen.</p>									
Nutzen	<table border="1"> <tr> <td>WK1</td> <td>Keine Wirkung</td> </tr> <tr> <td>WK2</td> <td>Keine Wirkung</td> </tr> <tr> <td>WK3</td> <td>Keine Wirkung</td> </tr> <tr> <td>WK4</td> <td>4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: Durch Einsatz von Depotlader-Batteriebusse anstelle von</td> </tr> </table>	WK1	Keine Wirkung	WK2	Keine Wirkung	WK3	Keine Wirkung	WK4	4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: Durch Einsatz von Depotlader-Batteriebusse anstelle von	
WK1	Keine Wirkung									
WK2	Keine Wirkung									
WK3	Keine Wirkung									
WK4	4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: Durch Einsatz von Depotlader-Batteriebusse anstelle von									

	Dieselbussen werden Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen vermieden bzw. verringert		
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 CO2-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
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 Standortevaluation, Projektierung		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	bis 2027	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2028	
	Finanzierungsplan	2029	
	Voraussichtlicher Baubeginn	2030	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2031	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 4 Mio. (25 x TCHF 150 = ca. 4 Mio Grobschätzung Investitionsvolumen Ladeinfrastruktur (ohne Fahrzeuge!))		
Kosten Dritter exkl. MwSt.	---		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	---	
	Gemeinde	---	
	Dritte	CHF 4.0 Mio (Postauto)	
Dokumentation			
Quantitative Angaben	---		
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Noch keine vorliegenden Dokumente		
Weitere Dokumente	----		

6.1.3 Fuss- und Veloverkehr

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	Priorität AP5
FVV-01		Buochs / Beckenried – Velohauptroute Buochserstrasse	---	A
FVV-02		Stans / Ennetbürgen – Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen	---	A
FVV-03		Stansstad – Verbreiterung Loppersteg für Fussgänger und Velo	---	B
FFV-04		Stansstad – Veloabstellplätze am Bahnhof	---	A

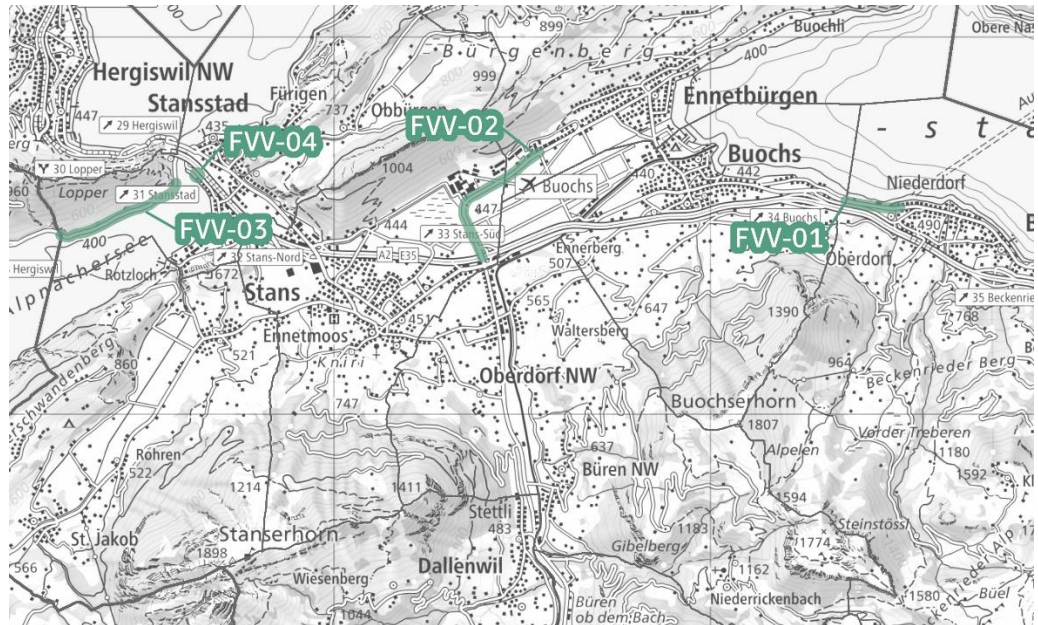
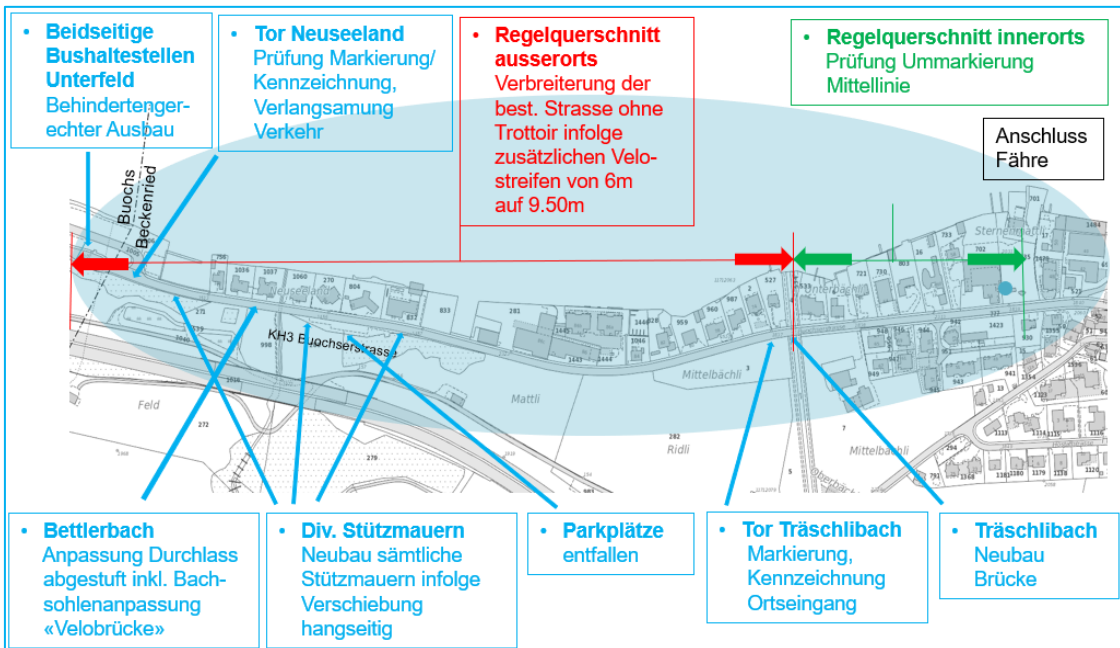


Abbildung 4: Räumliche Verortung Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

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



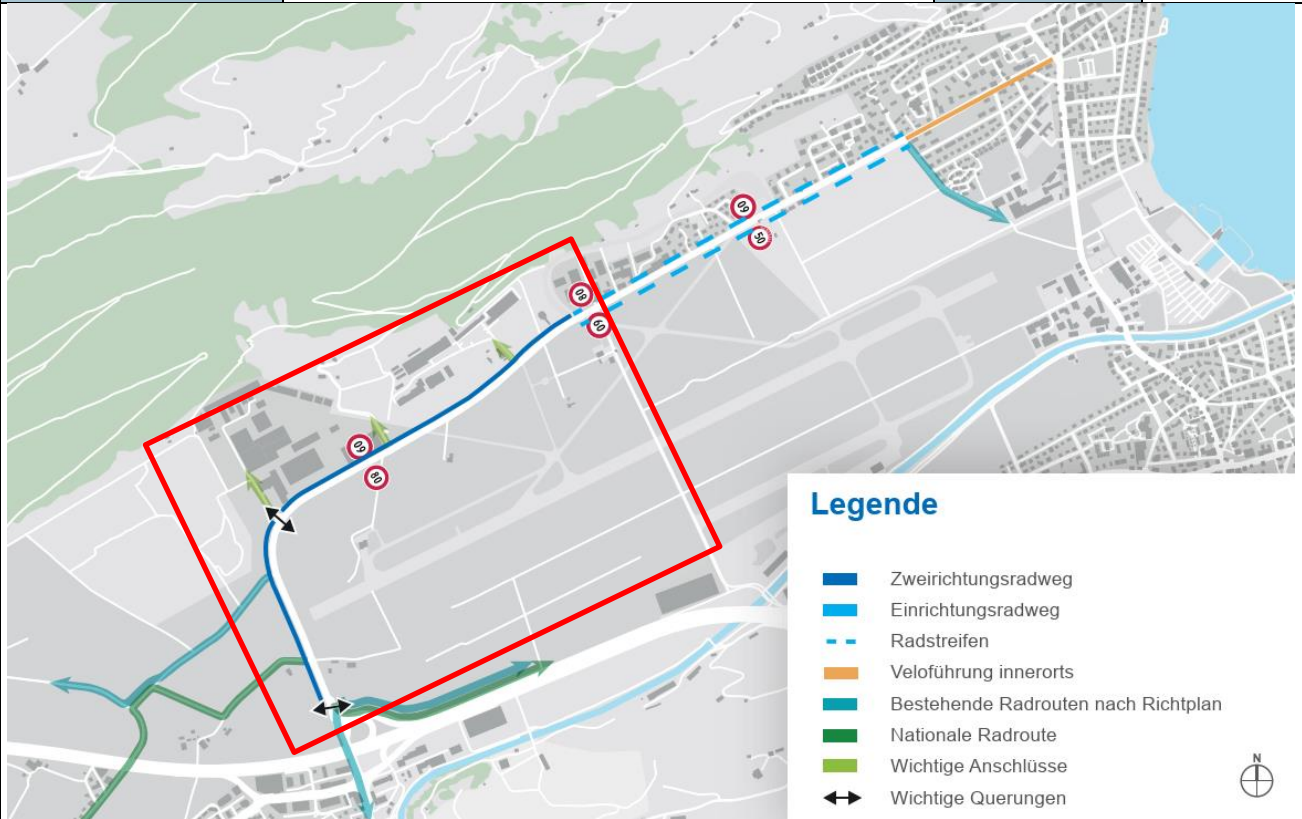
Inhalt und Wirkung

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	
Massnahmenbeschreibung	<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 auf ca. 1km Länge ohne Velostreifen im Mischverkehr geführt. Die Strasse ist an manchen Stellen sehr eng und es bestehen keine Ausweichmöglichkeiten, da die Strecke von See resp. bestehenden Liegenschaften und von mehreren Stützmauern begrenzt wird.</p> <p>Die Strasse soll für den Radwegausbau im Ausserortsteil (Tempo 60) auf einer Länge von ca. 700m verbreitert werden. Somit schafft man mehr Platz und dementsprechend mehr Sicherheit für den Langsamverkehr (Querschnitt Fahrbahn: 1.5m Velostreifen, 6.5m Fahrstreifen, 1.5m Velostreifen). Nebst den vielen Massnahmen erfordert es insbesondere eine aufwändige und teure Verschiebung der Stützmauer. Aufgrund von beidseitigen Überbauungen (Liegenschaften) wird beim Innerortsteil (Tempo 50) die Strassenbreite belassen resp. es werden</p>	

	Ummarkierungen vorgenommen, wobei der Veloverkehr im Mischverkehr geführt wird (DTV ca. 5'500 Fz/d). Ein Vorprojekt (Generelles Projekt) bezüglich der erforderlichen Massnahmen wurde per Ende 2024 abgeschlossen.			
Nutzen	WK1	1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird direkter auf verbreiteter Infrastruktur geführt		
	WK2	Keine		
	WK3	3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: 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	4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmmissionen: Einbau eines lärmarter Deckbelags, 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 – TS VV3 – Velofreizeitrouen 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 18.12.24) 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 type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 19 Mio.			
Kosten Dritter exkl. MwSt.	---			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	80%		
	Gemeinde	20%		
	Dritte	Keine		
Dokumentation				
Quantitative Angaben	Massnahmenlänge 700m, siehe Excel-Tabelle			
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Vorprojekt (Generelles Projekt): 2024 – NW-1036070-v1-29713-131-B-Technischer Bericht Vorprojekt.PDF – NW-1036069-v1-29713-131-B-Anhang Technischer Bericht.PDF – NW-1036068-v1-29713-111-Sit_Rev_d.PDF – NW-1036067-v1-29713-112-Sit_Rev_b.PDF – NW-1036056-v1-29713-131-LP_Rev_b.PDF – 2024-12-18_Landrat_Protokoll-Teilauszug.pdf			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Stans / Ennetbürgen – Veloroute zwischen Pilatus und Ennetbürgen	Massnahmennr.	FVV-02
		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
-----------------------	---

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. Heute bestehen auf der ganzen Länge zwischen Kreisel Allmend (A2-Zufahrt) und dem Dorf Ennetbürgen beidseitig Radstreifen, wobei die heutige Veloführung Mängel in der Führungsform sowie der Dimensionierung aufweist.</p> <p>Mit dem geplanten Knotenumbau Pilatuskurve soll der Veloverkehr zwischen Kreisel Allmend und der Pilatuskurve westseitig mit einem Zweirichtungsradweg geführt werden (Länge = ca. 600m, Breite 3.5m), Ab Knoten Pilatuskurve soll der Zweirichtungsradweg bis Gabriel Transport AG bergseitig weitergeführt werden (L = ca. 1000m, Breite 3.5m).</p> <p>Ab der Gabriel Transport AG führen Velostreifen auf einer Länge von ca. 900m bis zum Knoten Aumühlestrasse. Diese Massnahme wurde bereits umgesetzt und ist nicht mehr Bestandteil des Projekts.</p> <p>Durch die Einfügung eines Zweirichtungsradwegs muss der ganze Strassenkörper angepasst werden und es kann nicht einfach ein Radweg angefügt werden. Dies führt zu höheren Aufwendungen und Kosten.</p>
-------------------------------	--

	Die Veloverkehrsmassnahmen sind zeitlich mit der Sanierung der Kantonsstrasse und des Ausbaus Knoten Ennetbürger- / Pilatusstrasse abgestimmt.		
Nutzen	WK1	1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Verbesserte Erschliessung der umliegenden Gemeinden für den Veloverkehr 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Verbesserung Durchgängigkeit und Erhöhung Attraktivität durch eigene Infrastruktur	
	WK2	Keine	
	WK3	3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Erhöhte Sicherheit für Langsamverkehr (Velo + Fussgänger) infolge getrennter Fahrbahnen.	
	WK4	4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: 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	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
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 Machbarkeitsstudie in Erarbeitung 2025		
	Zentrale Dokumente Radwegstudie Pilatus Ennetbürger- / Stanserstrasse		
	Weitere Planungsschritte Start Projektierung ab 2026		
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2026	
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2027	
	Finanzierungsplan	2027	
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029	
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2

Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 6.1 Mio.	
Kosten Dritter exkl. MwSt.	---	
Finanzierungsschlüssel	Kanton	65 % gemäss voraussichtlicher Revision StrG.
	Gemeinden	35%gemäss voraussichtlicher Revision StrG.
	Dritte	---
Dokumentation		
Quantitative Angaben	Massnahmenlänge 1'600m, siehe Excel-Tabelle	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Unterlagen Radwegstudie – NW-1093371-v1-Radwegstudie_Ennetbuerger-Stanserstr_Dokumentation_240826.PDF – NW-1093372-v1-01a_Bestvar_Ennetbuergerstr_240814.PDF – NW-1093373-v1-01b_Bestvar_Pilatus_240814.PDF – NW-1093374-v1-01c_Bestvar_Herdern_240814.PDF	
Weitere Dokumente	---	

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

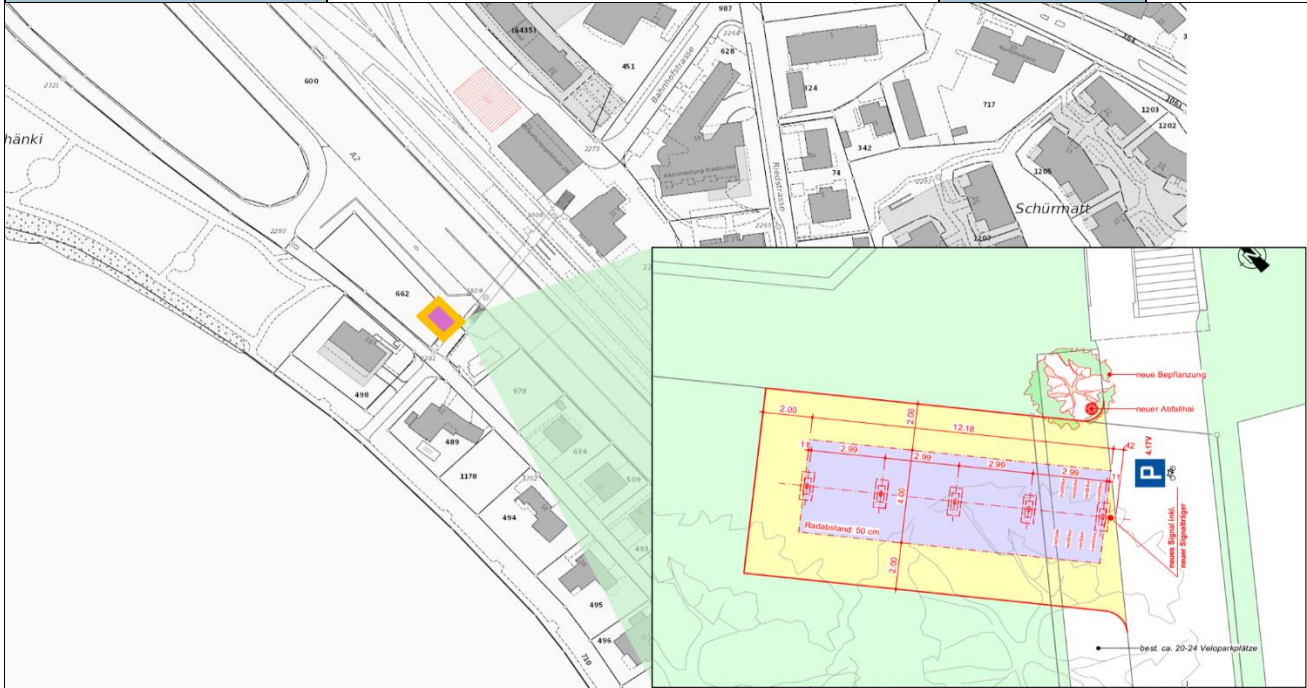


Inhalt und Wirkung	
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input checked="" type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV) <input 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 ca. 1.5 km langen Loppersteg geleitet werden, um mehr Platz und somit Sicherheit fürs Velo zu schaffen. Dies erfordert eine Verbreiterung des für die Fussgängerinnen und Fussgänger bereits bestehenden Lopperstegs.</p>

Nutzen	WK1	1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Verbesserte Erschliessung ab der Kantonsgrenze zu Obwalden zur Gemeinde Stansstad, Acheregg 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Deutliche Verbesserung Radverkehr infolge neuer Durchgängigkeit		
	WK2	Keine		
	WK3	3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Erhöhte Sicherheit für Langsamverkehr (Velo + Fussgänger) infolge getrennter Fahrbahnen.		
	WK4	4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: Steigerung der Radfahrenden Pendler, infolge attraktiver Radwegverbindung – Verbesserung Modalsplit		
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 – Velofreizeitrouuten 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 Erste strategische Überlegungen sind gemacht			
	Zentrale Dokumente Liegen noch nicht vor			
	Weitere Planungsschritte Ausarbeitung eines Projektes			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2028		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2030		
	Finanzierungsplan	2030		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2032		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2033		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3

Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 1.5 Mio	
Kosten Dritter exkl. MwSt.		
Finanzierungsschlüssel	Kanton	100%
	Gemeinde	
	Dritte	
Dokumentation		
Quantitative Angaben	Massnahmenlänge 1'700m, siehe Excel-Tabelle	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Noch keine Unterlagen vorhanden Steg muss saniert werden. Verbreiterung bietet sich somit jetzt an.	
Weitere Dokumente	---	

Massnahme	Stansstad Veloabstellplätze am Bahnhof	Massnahmennr.	FFV-04
		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

Der Bahnhof Stansstad weist mit gegen 1'000 Passagieren pro Tag eine gute Nutzung auf. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass der Bahnhof gut in das lokale Siedlungsgebiet eingebettet ist. Entsprechend hoch ist die Nutzungsintensität der beiden vorhandenen Abstellanlagen für Velos. Während die Anlage auf der Nordseite des Bahnhofs erweitert und attraktiv gestaltet wurde, genügt die Anlage auf der Südseite den Ansprüchen der Nutzer in keiner Weise mehr und ist zu dem stark belegt resp. durch wildes Abstellen von Velos übernutzt.

Diese Mängel sollen durch eine neue Abstellanlage mit mind. 30 zusätzlichen gedeckten Plätzen behoben werden, so dass zukünftig ca. 60 Fahrzeuge zeitgemäss Platz finden. Dabei ist auch die Unterbringung von speziellen Velos möglich, wie sie in unterschiedlichen Formen (Anhänger, Tandem, etc.) unterdessen verbreitet sind und sich wachsender Beliebtheit erfreuen.

Nutzen	WK 1	1.2 Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage: Verbesserung der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs. 1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Schaffen von Abstellplätzen als Ziel- oder Startpunkt des Velonetzes.
	WK 2	2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Erhöhung Aufenthaltsqualität im Areal/Quartier auf der südlichen Seite des Bahnhofs als wesentliches Merkmal für eine Nutzung der B+R Anlage.

	WK 3	3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Erhöhung der Sicherheit im Bereich der Abstellanlage objektiv durch eine sicherere Infrastruktur und subjektiv durch die attraktivere Gestaltung.		
	WK 4	4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Verlagerung des MIV-Anteils zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel, infolge attraktiver Abstellanlage und Umsteigepunkt.		
Zweckmässigkeit	Bezug Zukunftsbild Die Agglomeration richtet sich vermehrt auf eine multimodale Mobilität aus und nutzt wo möglich die kombinierten Potenziale des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs. Mit dieser Massnahme stehen in unmittelbarer Nähe zu den Perrons des Bahnhofs Stansstad vermehrt attraktive und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung. Der Bahnhof Stansstad hat den Charakter einer regionalen, urbanen Verkehrsdrehscheibe mit wachsender Bedeutung durch die naheliegenden Entwicklungsschwerpunkte.			
	Bezug Handlungsbedarf – Kombinierte Mobilität – Ruhender Verkehr – Abstellplätze Velo			
	Bezug Teilstrategien – TS M1: Vernetzung der Verkehrsmittel – TS VV4: Ausreichende und qualitative Veloabstellanlagen schaffen			
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
Umweltverträglichkeit	---			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Gemeinde Stansstad			
Beteiligte Akteure	Kanton Nidwalden, Zentralbahn AG			
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 2	
			<input type="checkbox"/> 3	
	Bisherige Planungsschritte Festlegung Standort und Ausbaustandard (Erweiterung bisheriger Standort) Variantenstudium und Kostenermittlung 2024			
	Zentrale Dokumente Variantenstudien 2024			
Weitere Planungsschritte Ausarbeitung Vor- und Bauprojekt 2025				
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung	2025		
	Plangenehmigung/Baubewilligung	2026		
	Finanzierungsplan	2026		
	Voraussichtlicher Baubeginn	2028		
	Voraussichtliche Inbetriebnahme	2029		
	Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 250'000.-			
Kosten Dritter exkl. MwSt.	---			

Finanzierungs- schlüssel	Kanton	33%
	Gemeinde	33%
	Dritte	33% Zentralbahn AG
Dokumentation		
Quantitative Angaben	30 Stellplätze, siehe Excel-Tabelle	
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Unterlagen Planungsstudie – 24010_094_Situation_1-100_Neuer_Velounterstand_Variante4_240124.pdf – 24010_Grobkostenschätzung_Neuer_Velounterstand_2025.02.20.pdf	
Weitere Dokumente	---	

6.1.4 Motorisierter Individualverkehr

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	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 inkl. flankierende Massnahmen	A	B

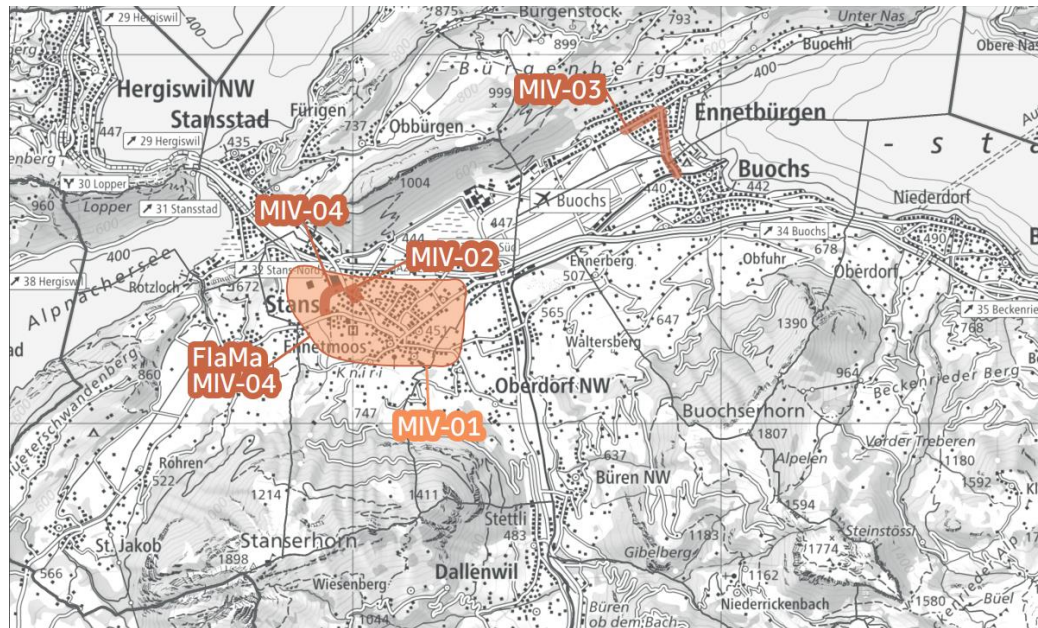
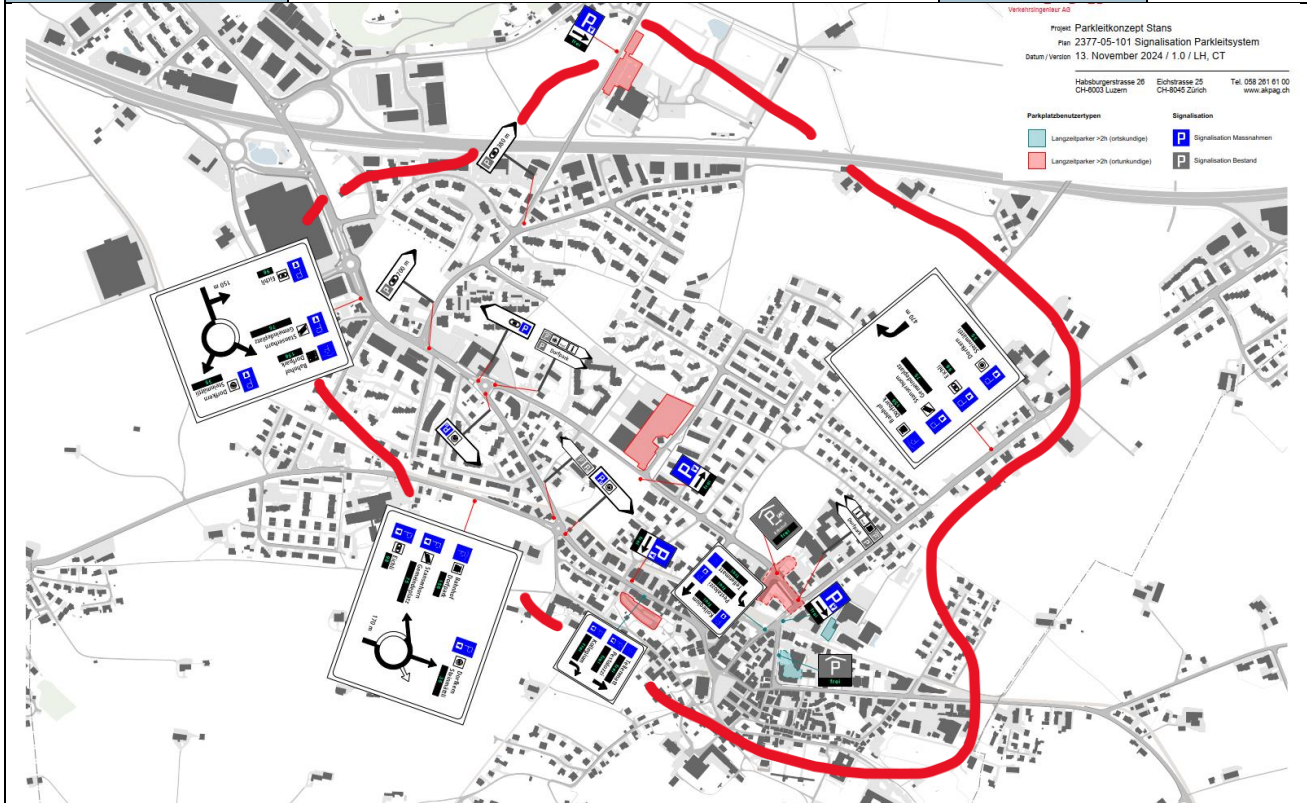


Abbildung 5: Räumliche Verortung Massnahmen motorisierter Individualverkehr

Massnahme	Stans – Parkleitsystem	Massnahmenr.	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	2.3 Verkehrsmanagement – VM-Flächen	
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	1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Strassenkapazitäten werden optimal genutzt und Verkehr verstetigt
	WK2	Keine Wirkung
	WK3	3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Erhöhung objektive wie subjektive Sicherheit kann durch Reduktion des Suchverkehrs
	WK4	4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: Verringerung von Suchfahrten und somit Reduktion von Luftschadstoffen und Treibhausgasemissionen wie auch Lärmemissionen
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	<input type="checkbox"/> FS
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 wurde erarbeitet 2024			
	Zentrale Dokumente			
	Parkleitkonzept 2024			
Bau- und Finanzierungsreife	Projektierung		2024 – 2025	
	Plangenehmigung/Baubewilligung		2026	
	Finanzierungsplan		2027	
	Voraussichtlicher Baubeginn		2028	
	Voraussichtliche Inbetriebnahme		2028	
	Reifegrad		<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 300'000.-			
Kosten Dritter exkl. MwSt.				
Finanzierungsschlüssel	Kanton	---		
	Gemeinde	100%		
	Dritte	folgt		
Dokumentation				
Quantitative Angaben	12 betroffene grössere Konten, weitere Angaben siehe Geodaten			
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Unterlagen Parkleitkonzept – 2377-05-100_1.0 Parkleitkonzept Stans_13.11.2024.pdf – 2377-05-101_1.0 Signalisation Parkleitsystem_13.11.2024.pdf			
Weitere Dokumente	---			

Massnahme	Stans – Gestaltung und Sicherheitsmassnahmen Veronika-Gut-Weg	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 3.2 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

Massnahmen-beschrieb

Mit der Anbindung des Veronika-Gut-Wegs an der Kreisel Länderpark wird auf der neuen Strasse ein sicherer und durchgängiger Fussweganschluss an die Obere Spichermatt geschaffen. Auch der Veloverkehr wird weitgehend vom MIV getrennt geführt. Um Verkehr durch das Areal zu vermeiden, wird zudem kurz nach dem Anschluss Kreisel Länderpark die Tiefgaragenabfahrt der Überbauung Untere Spichermatt realisiert und auf der anderen Seite der Anschluss an die spätere Tiefgaragenabfahrt zum ESP Wohnen Hostatt vorbereitet und beides sowohl auf den Fuss- und Veloverkehr abgestimmt (Trottoirüberfahrten). Im Anschlussbereich an den Fussweg zur Oberen Spichermatt wird der Bereich aufgeweitet und damit sowohl neu das Velofahrtwegrecht ermöglicht sowie die Notzufahrt der Stützpunktfirewehr Stans verbreitert und damit auf die heutigen Bedürfnisse abgestimmt. Im Bereich des Anschlusses an den Kreisel Länderpark wird insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr ein sicherer Übergang geschaffen mit Trottoir und Radstreifen.

Mit dem Anschluss des Fuss- und Veloverkehrs an den Kreisel Länderpark wird zudem die Voraussetzung geschaffen, durch die Hostatt sodann eine durchgehende Fuss- und Velowegverbindung bis ins Dorfzentrum von Stans sowie evt. weiter bis nach Oberdorf zu führen.

Auch weiter südlich wird der Übergang für den Fuss- und Veloverkehr über die Stansstaderstrasse verbessert, indem Fussgängerstreifen und Radstreifen geschaffen werden und so insbesondere der Fussverkehr ab und zu den Gebieten Hostatt und Untere Spichermatt gegenüber dem MIV eine Aufwertung erfährt, anstatt diesen – wie bisher – durch eine Unterführung mit kaum für ein Velo befahrbaren Radien und unzureichenden Sichtweiten, um die Ecken zu

	lenken. Die Unterführung wird zugeschüttet und der oberirdisch frei gewordene Raum wird zur Strassenraumgestaltung genutzt und begrünt, wodurch sich auch die Aufenthaltsqualität verbessern wird. Die alten Bushaltestellen an dieser Stelle wurde schon vor einiger Zeit verlegt und bieten mit der baulichen Anpassung ebenfalls neuen Raum für Gestaltung.			
Nutzen	WK1	1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Fuss- und Veloverbindung im Knotenbereich kann verbessert werden – schaffen einer durchgehenden Fuss- und Velowegverbindung bis ins Dorfzentrum		
	WK2	2.2 Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet: Die attraktivere und direkte Wegführung erlaubt eine nachhaltige Innenentwicklung		
	WK3	3.1 Erhöhung objektive und subjektive Verkehrssicherheit: Schaffen einer sicheren Querungsinfrastruktur		
	WK4	4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen: 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			
Bezug zu anderen Massnahmen	– Velonetz – Erhöhung Verkehrssicherheit – Fusswegnetz – Velonetz – TS VV1 – Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen – TS VV2 – Kommunale Veloalltagsnetze optimieren – TS FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen			
	– 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	<input type="checkbox"/> FS
Umweltverträglichkeit				
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				
– Siedlungsleitbild Stans – Verkehrskonzept Stans – Erschliessungsvereinbarung – Bericht und Plan Aufhebung Personenunterführung Länderpark				
Weitere Planungsschritte				

	<p>Die Grundeigentümer des Areals Untere Spichermatt führen einen Studienauftrag zur Bebauung und Erschliessung des Areals durch. Das Siegerprojekt liegt ca. im 1. Halbjahr 2025 vor. Anschliessend folgt der Gestaltungsplan. Das Erschliessungskonzept mit entsprechender Vereinbarung bildet die verkehrliche Rahmenbedingung für den Studienauftrag und sichert so die Interessen der Öffentlichkeit.</p> <p>Beim Areal Hostatt laufen die Vorbereitungsarbeiten für eine mögliche Einzonung.</p>		
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
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 1.5 Mio.		
Kosten Dritter exkl. MwSt.			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	---	
	Gemeinde	40 %	
	Dritte	60 %	
Dokumentation			
Quantitative Angaben	DTV ca. 1'600 Fz, weitere Informationen siehe Excel-Tabelle und Geodaten		
Zur Verfügung gestellte Dokumente	<p>Unterlagen Entwicklung Spichermatt</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2419-05-100_1.0 Verkehrs- und Mobilitatskonzept Spichermatt, Stans_AKP_18.12.2024.pdf - 240624_sta_Arealentwicklung Spichermatt_Parzellenmutation_alt-neu-1.pdf - 1692 - 1101A Situation Strassenbau 1_200.pdf - 130517_Vereinbarung_zwischen_Gemeinde_Bauherr_und_Eigentuemer.pdf <p>Unterlagen Knoten Länderpark</p> <ul style="list-style-type: none"> - FRA_1025_230607_situationsplan_neugestaltung_personenunterführung.pdf - FRA_1025_230516_arbeitsbuch_personenunterführung.pdf 		
Weitere Dokumente	---		

Massnahme	Ennetbürgen – Verkehrliche Aufwertung und Neugestaltung Ortskern (Betriebs- und Gestaltungskonzept)	Massnahmennr.	MIV-03
		ARE Code	
		Priorität AP5	A
		Priorität AP2	



Inhalt und Wirkung

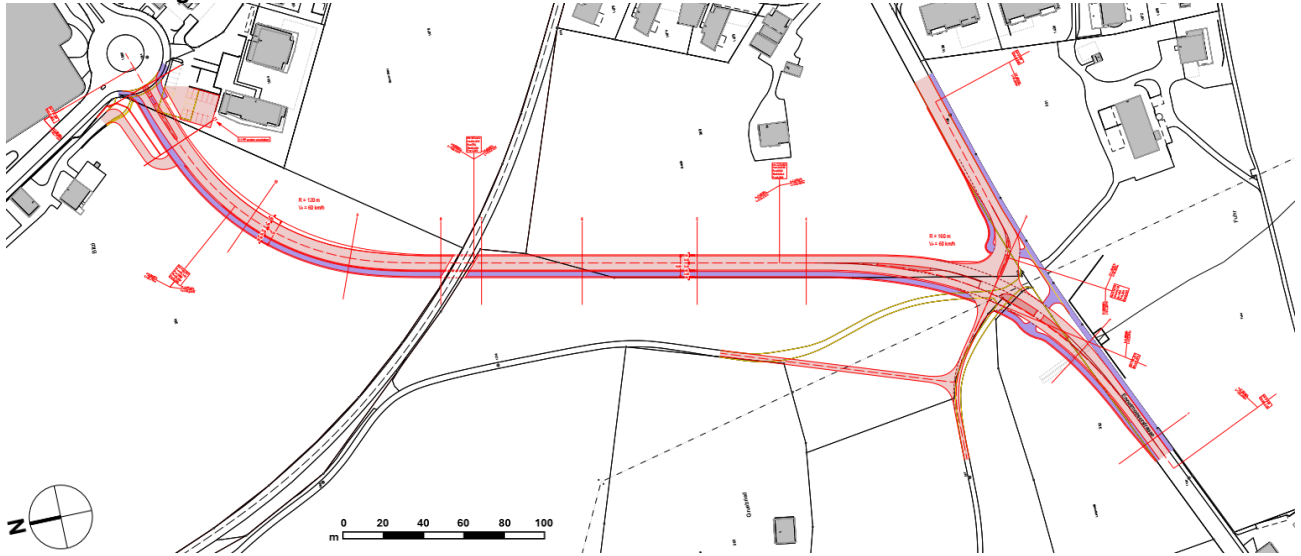
Kategorie	<input type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum <input type="checkbox"/> Verkehrsdrehscheiben <input type="checkbox"/> Fuss- und Veloverkehr (FVV)	<input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen <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-be-schrieb	<p>Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Nidwalden (GVK) wurde festgelegt, dass in Ennetbürgen auf der Stanser- und Buochserstrasse mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Verbesserungen für die Verkehrsteilnehmenden sowie die Anwohnenden aufgezeigt werden sollen. Ein besonderer Fokus liegt auf der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität.</p> <p>Das BGK Ennetbürgen wurde 2024/25 ausgearbeitet. Darauf basierend wird ein Vorprojekt (Generelles Projekt) ausgearbeitet. Folgende Elemente wurden im BGK berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erhöhung Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. – Bessere Veloführung innerorts auf der Stanser-/Buochserstrasse (Aumühlestrasse als Alternative). – Verknüpfung Postauto mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden inkl. einer gewissen lokalen 	

	<p>Drehscheibenfunktion im Ortskern.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ermöglichung Tempo 30 (Aufwärtskompatibilität Fahrbahnquerschnitt gegeben). - Besonderes Augenmerk auf Schulwegsicherheit, sichere Querungsstellen. - Aufenthaltsqualität im Ortskern wird merklich verbessert, namentlich durch Umlegung der Fahrbahn, neuer Haltestellensituation und Errichtung eines entsiegelten Freiraums. - Reduktion der Strassenbreite für eine siedlungsverträgliche Fahrweise und Gestaltungsspielraum in den Seitenbereichen. - Neue Baumpflanzungen für Schatten und Hitzeminderung im Sommer. - Laut dem Gesamtverkehrsmodell soll die Strasse 2040 einen DTV je nach Strassenast von 6'000 – 7'500 Fz/d aufweisen. 			
Nutzen	WK1	<p>1.2 Verbesserung der Intermodalität: Schaffen von zusätzlichen Bereich für Fuss- und Veloverkehr und Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit mittels Haltestellenausstattung</p> <p>1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Aufwertung Haltestelle und Erhöhung Komfort</p> <p>1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Siedlungsorientiertere Strassenraumgestaltung und Abstimmung auf Anforderung des Fuss- und Veloverkehrs</p> <p>1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Verbesserung des Strassenraums zugunsten Nutzung für Fuss- und Veloverkehr</p>		
	WK2	<p>2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Erhöhung Aufenthaltsqualität im zentralen Dorfteil von Ennetbürgen sowie entlang der zulaufenden Kantonsstrassen</p>		
	WK3	<p>3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Erhöhung der Sicherheit im Veloverkehr sowie dem Fussverkehr mit besonderer Berücksichtigung der Schulwegbeziehungen.</p>		
	WK4	<p>4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Geschwindigkeitsreduktion sowie Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV über BGK, Verbesserung Modalsplit</p>		
Zweckmässigkeit	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <p>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.</p>			
	<p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veränderung Modal Split zugunsten Umweltverbund - Fussweg- und Velowegnetz - Siedlungs- und Ortsbildqualität - Aufwertung der Strassenräume - Verkehrssicherheit - Verkehrsberuhigung 			
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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
Umweltverträglichkeit	Keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten, da Gesamtstrassenraum nicht verändert wird			
Realisierung und Kosten				
Federführung	Kanton Nidwalden			

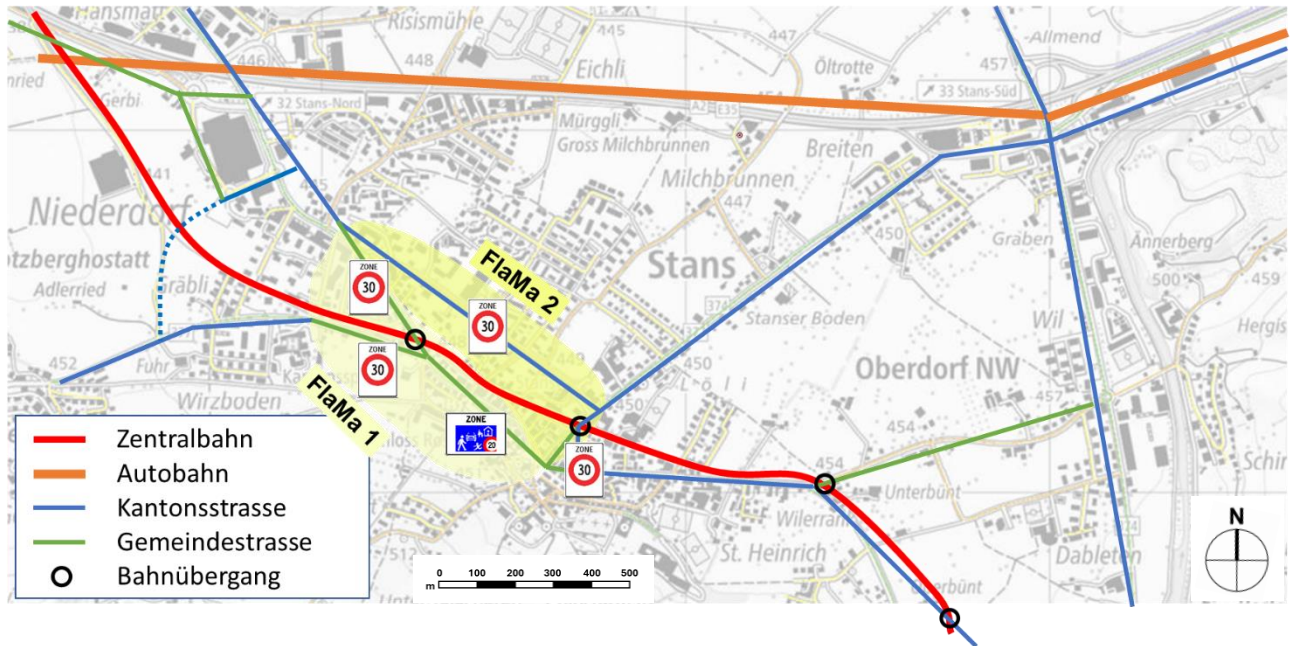
Beteiligte Akteure	Gemeinde Ennetbürgen		
Planungsstand	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
	Bisherige Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> – Studie (BGK) 2024/25 – Freiraumkonzept Ennetbürgen, freiraumarchitektur, 2019 – Daten temporäre 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 <ul style="list-style-type: none"> – Situationspläne BGK mit Erläuterungsbericht 		
	Weitere Planungsschritte <ul style="list-style-type: none"> 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
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 5.3 Mio.		
Kosten Dritter exkl. MwSt.			
Finanzierungsschlüssel	Kanton	65 % gemäss voraussichtlicher Revision StrG.	
	Gemeinde	35%gemäss voraussichtlicher Revision StrG.	
	Dritte	---	
Dokumentation			
Quantitative Angaben	DTV ca. 7'500 Fz, weitere Informationen siehe Excel-Tabelle und Geodaten		
Zur Verfügung gestellte Dokumente	Unterlagen Planungsstudie / BGK <ul style="list-style-type: none"> – Ennetbuergen_BGK_Bericht_250218.pdf – Ennetbuergen_BGK_SitPla011_Bestv_Stanserstr_250210.pdf – Ennetbuergen_BGK_SitPla012_Bestv_Buochserstr_250218.pdf 		
Weitere Dokumente	---		

Massnahme	Stans – Westumfahrung MIV inkl. flankierende Massnahmen	Massnahmennr.	MIV-04
		ARE Code	1509.2.013
		Priorität AP5	B
		Priorität AP2	A

Westumfahrung MIV



Flankierende Massnahmen



Inhalt und Wirkung

Kategorie	<input checked="" type="checkbox"/> Kapazität Strasse <input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM) <input checked="" 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	1.1 Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen (neue Strasse oder entlastete Strecke) 3.2 Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt	

<p>Massnahmen-beschrieb</p>	<p>Die Westumfahrung Stans besteht aus einer neuen, rund 550m langen Verbindung zwischen der Stansstaderstrasse / Bitzistrasse und der Ennetmoosstrasse mit Unterquerung der Zentralbahn (zb). Parallel zur Westumfahrung wird ein Veloweg angeordnet, wodurch der Veloverkehr stark an Attraktivität gewinnt. Begleitet wird die Westumfahrung durch ein Bündel flankierender Massnahmen im Ortskern von Stans. Die Massnahmen umfassen Temporeduktionen, Strassenraumanpassungen sowie Massnahmen zur Attraktivierung des Veloverkehrs.</p> <p>Mit einer Westumfahrung Stans und den entsprechenden flankierenden Massnahmen 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. Gleichzeitig bestehen im Zentrum Möglichkeiten, den Strassenraum für den Fuss- und Veloverkehr aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.</p> <p>Modellergebnisse für die Westumfahrung inkl. flankierenden Massnahmen weisen eine weitgehende Befreiung des Ortskerns (Stansstaderstrasse-Dorfplatz und Robert-Durrer-Strasse) vom Durchgangsverkehr auf. Es verbleiben nur noch Quell-/Ziel-Verkehre. Die Entlastungswirkung im Ortskern beträgt -18%. Auf der Ennetmooser- und der Stansstaderstrasse, im Gebiet Stans West, kann im Siedlungsgebiet mit einer Entlastungswirkung von ca. 50% gerechnet werden. So soll das Verkehrsaufkommen 2040 nicht bei einem DTV von ca. 10'000 Fahrzeugen liegen sondern lediglich bei ca. 5'500 Fahrzeugen.</p> <p>Im Hauptbericht ist unter Kapitel 6.4 «Strategische Vertiefungsräume» folgend im Kapitel 6.4.1 «Vertiefung Stans – Ortskernentlastung und Entwicklungsschwerpunkt» ein ausführlicher Beschrieb zur vorgängig beschriebenen Massnahme und deren Entstehungsgeschichte abgehandelt.</p> <p>Laut dem Gesamtverkehrsmodell soll die Westumfahrung 2040 einen DTV, je nach Art der flankierenden Massnahmen, von 7'500 bis 8'500 Fz/d aufweisen.</p>	
<p>Machbarkeit</p>	<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 höheren Kosten nieder.</p>	
<p>Nutzen</p>	<p>WK1</p>	<p>1.1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems: Verbesserte Verkehrsführung übergeordneter Verkehr um Stans zur Autobahn</p> <p>1.3 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems: Schaffen neuer Optionen zur Busführung im heute noch nicht optimal erschlossenen Stans-West</p> <p>1.4 Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung: Verbesserung Verkehrslenkung Richtung Autobahn, Entlastung Ortskern</p> <p>1.5 Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr: Schaffen neuer direkten Wegführung Richtung Länderpark</p>
	<p>WK2</p>	<p>2.1 Siedlungskonzentration und Innenverdichtung: Schaffen von Potential zur Innenverdichtung im Ortskern von Stans durch Verkehrsberuhigung (FlaMa)</p> <p>2.2 Aufwertung der Freiräume im Siedlungsgebiet: Schaffen von Potentialen zur Strassenraumaufwertung durch Verlagerung von MIV aus dem Ortskern</p>
	<p>WK3</p>	<p>3.1 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit: Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Ortskern von Stans</p>
	<p>WK4</p>	<p>4.1 Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen: Geschwindigkeitsreduktion sowie Verstetigung des Verkehrsflusses beim MIV über FlaMa</p> <p>4.2 Minimierung des Ressourcenverbrauchs und Aufwertung von Natur- und Grünräumen: Inanspruchnahme von bestehendem Kulturraum für Strassenbau</p>
<p>Zweckmässigkeit</p>	<p>Bezug Zukunftsbild</p> <p>Der motorisierte Verkehr kann gebündelt und direkt der Autobahn zugeführt werden. Das Zentrum von Stans wird weniger durch Durchgangsverkehr belastet.</p> <p>Bezug Handlungsbedarf</p> <ul style="list-style-type: none"> – Innentwicklung – Verkehrslenkung – Aufwertung der Strassenräume 	

	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssicherheit - Fusswegnetz - Velonetz 		
	<p>Bezug Teilstrategien</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 FV1 – Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet 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	- MIV01 Stans Parkleitsystem		
Richtplanrelevanz und Verankerung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein
	Ein Teilstück der Westumfahrung ist im Richtplan verankert. Gemeinderatsbeschluss zu Verkehrskonzept Stans liegt vor (2023)		
	<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
	<p>Bisherige Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konzeptionelle Entwicklung Spange West als Element einer Gesamtentwicklungskonzeption ESP Stans West AP2 bis 2011. - Ablehnung Aufnahme Gesamtentwicklungskonzeption ESP Stans West inkl. Spange West in Richtplanung durch Landrat 2014. - Wiederaufnahme Planung einer veränderten Linienführung als reine Umfahrung und Konkretisierung bis Stufe Baukredit 2016- 2022. - Ablehnung der Umfahrung Stans mit veränderter Linienführung durch Stimmvolk 2022 infolge zu geringer Entlastungswirkung für Ortskern Stans (infolge Fehlen von flankierenden Massnahmen). - Wiederaufnahme Planung Spange West auf Basis der ursprünglichen Linienführung inkl. flankierende Massnahmen. Vorstudie mit Variantenstudium, Vorprojekt 2023/2024 		
	<p>Zentrale Dokumente</p> <p>Vorstudie Spange Stans West und Studie Wirkung FlaMa Stans</p>		
	<p>Weitere Planungsschritte</p> <p>Ausführungsprojektierung, Bauprojektierung, Ausführung</p>		
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
Anrechenbare Kosten exkl. MwSt.	CHF 37 Mio. Westumfahrung CHF 1 Mio. Flankierende Massnahmen		
Kosten Dritter exkl. MwSt.	Keine		

Finanzierungs- schlüssel	Kanton	100%
	Gemeinde	
	Dritte	
Dokumentation		
Quantitative Angaben	Informationen siehe Excel-Tabelle, Geodaten und Massnahmenbeschrieb wie Dokument: 241106_Wirkung_FlaMa_Spange_Stans-West_V0.1.pdf	
Zur Verfügung ge- stellte Dokumente	Unterlagen Vorstudie – 241212_BE_Vorstudie_Spange_Stans_W_V1.1_inkl_2e.pdf – 241106_Wirkung_FlaMa_Spange_Stans-West_V0.1.pdf	
Weitere Dokumente	---	

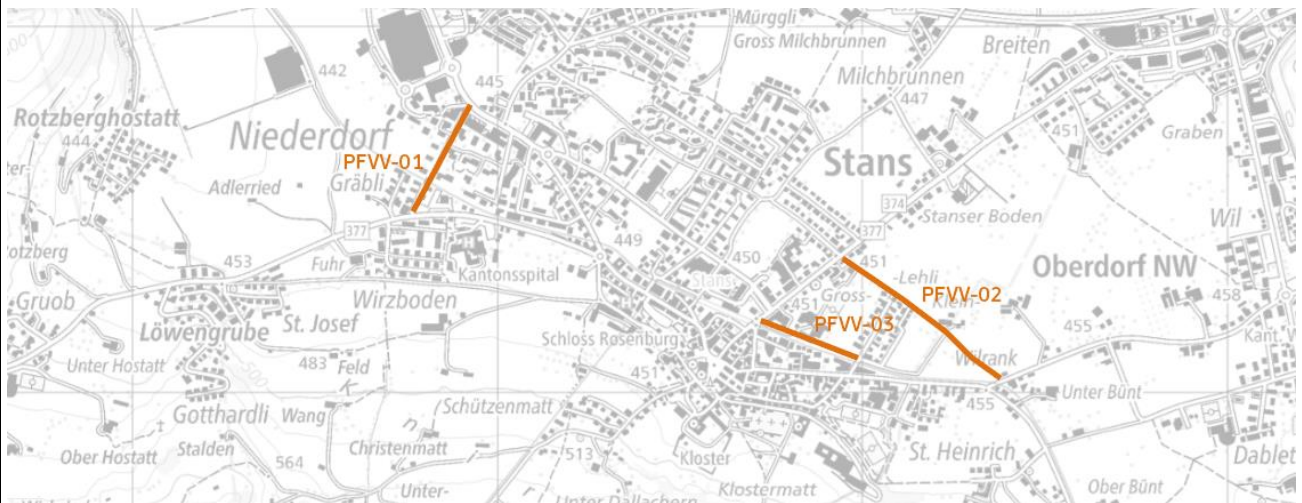
6.2 Massnahmenpakete mit pauschalen Bundesbeiträgen

6.2.1 Fuss- und Veloverkehr

Übersicht Massnahmen

ARE Code	M-Nr.	Massnahme	Priorität AP2	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.	MP-FVV-01
		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 von dessen Sicherheit. Im Agglomerationsprogramm wurden 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 werden 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 das 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	Unterlagen Verkehrskonzept Stans – 230123_Verkehrskonzept_Stans_1Bericht.pdf – 230123_Verkehrskonzept_Stans_2Anhang.pdf – 230123_Verkehrskonzept_Stans_4Zielbild_Veloverkehr.pdf – 230123_Verkehrskonzept_Stans_5Zielbild_Fussverkehr.pdf			
Weitere Dokumente	---			

Massnahmenpaket	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr B-Horizont		Massnahmennr.	MP-FVV-02
			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 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	Unterlagen Verkehrskonzept Stans – 230123_Verkehrskonzept_Stans_1Bericht.pdf – 230123_Verkehrskonzept_Stans_2Anhang.pdf – 230123_Verkehrskonzept_Stans_4Zielbild_Veloverkehr.pdf – 230123_Verkehrskonzept_Stans_5Zielbild_Fussverkehr.pdf			
Weitere Dokumente	---			

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Räumliche Verortung Massnahmen Siedlung – nicht vollständige Massnahmendarstellung	25
Abbildung 2: Räumliche Verortung Massnahmen Eigenleistungen – nicht vollständige Massnahmendarstellung	63
Abbildung 3: Räumliche Verortung Massnahmen Gesamtverkehr	85
Abbildung 4: Räumliche Verortung Massnahmen Fuss- und Veloverkehr	98
Abbildung 5: Räumliche Verortung Massnahmen motorisierter Individualverkehr	111

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	7
Tabelle 6: Liste der übergeordneten Massnahmen, Sachplanungen Bund	8
Tabelle 7: Übersicht der Sachplanvorhaben in der Agglomeration Nidwalden (map.geo.admin.ch, Oktober 2024)	9

urbanista.ch

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11