

**Bericht Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept
Kanton Nidwalden**

Ergänzungen zum Fragebogen

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	2
2.	Kapitel «Analyse»	2
2.1.	Verkehrskorridore	2
2.2.	Bevölkerungsumfrage	2
2.3.	Sicherheitsmängel	2
2.4.	Verkehrsausgaben Kanton	2
2.5.	MIV Prognosen	3
2.6.	Verkehrsüberlastung	3
2.7.	ÖV-Erschliessung	3
2.8.	ÖV-Wachstum	3
2.9.	Velowege Vernetzung	3
2.10.	Negative Velo-Tendenz	4
2.11.	Fehlende Fusswegnetz-Analyse	4
2.12.	Fehlende Raumbedarfsanalyse	4
3.	Kapitel «Massnahmen»	4
3.1.	GV-7 Entflechtung Schiene – Strasse Stans	4

1. Allgemeines

Das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden wurde mit den verschiedenen Projektgruppen gut aufgestellt. Eine Beteiligung aller Verkehrsträger und Gemeinden wurde ermöglicht.

Durch die Mitwirkungsversion vom 23. August 2021 ist zudem möglich - zum ersten Mal in Nidwalden überhaupt - eine breite Diskussion in der Bevölkerung von Nidwalden zum Thema Verkehr durchzuführen

Im Folgenden werden Themen ausgeführt, die im Fragebogen entsprechend vermerkt wurden.

2. Kapitel «Analyse»

Während die Massnahmen ca. die Hälfte vom Konzept ausmachen, wurde für die Analyse lediglich 10 Prozent aufgewendet. Dies könnte ausgewogener sein, da es entscheidend ist, die Problemstellen des Verkehrs zu kennen und zu verstehen und gleichzeitig den Raumbedarf zu definieren, bevor Lösungen nachhaltig diskutiert werden können.

2.1. Verkehrskorridore

In der Analyse wurden die Korridore Richtung Obwalden via Ennetmoos und Richtung Luzern via Stansstad und Hergiswil zusammengefasst. Dies ist nicht nachvollziehbar, da die Synergien zur Zusammenarbeit von bspw. Hergiswil und Ennetmoos gering sind. Stattdessen sollte die tatsächlichen Verkehrsrouten verwendet werden mit den vier Himmelsrichtungen: Nord – Richtung Luzern, Ost – Richtung Altdorf, Süd – Richtung Engelberg, West – Richtung Sarnen.

2.2. Bevölkerungsumfrage

Als weiteres Indiz für die Problemanalyse hätte die bestehenden Verkehrsumfragen geholfen. Sie hätte aufgezeigt, wo in der Bevölkerung die grösste Unzufriedenheit mit dem Verkehr besteht.

2.3. Sicherheitsmängel

Ein Indiz für allfällige Problemstellen und Sicherheitsmängel liefert die Unfallkarte. Analysen dazu können helfen zu verstehen, wo die grössten Schwachstellen, insbesondere für den Langsamverkehr, bestehen und wo gezielt eine Entflechtung aus Sicherheitsgründen sinnvoll ist und wo weniger.

2.4. Verkehrsausgaben Kanton

Ebenfalls ein Indiz für den Zustand der Verkehrswege ist die Ausgabenentwicklung für Kantonsstrassen. Während schweizweit der jährliche Durchschnitt für Neubauten ca. 10 Prozent der Gesamtkosten beträgt, ist dieser in Nidwalden seit 1995 insgesamt im Schnitt bei weniger als 1 Prozent jährlich. In derselben Zeit hat

sich der Aufwand für polizeiliche Überwachung der Kantonsstrasse verdreifacht und der Aufwand für die Verwaltung vervierfacht.

2.5. MIV Prognosen

Gemäss Analyse wird mit 10 Prozent mehr Binnenverkehr bis 2040 gerechnet. Die Prognose in der Analyse ist zu grob (was ist mit dem Durchgangsverkehr und Quell-Zielverkehr?) und nicht nachvollziehbar dargelegt. Im Vergleich dazu hat der Personenverkehr von 2000 bis 2019 schweizweit um 35 Prozent zugelegt, bzw. der motorisierte Strassenverkehr um 30 Prozent. (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/leistungen.html>). Diese Prognose des MIV-Verkehrs ist aus unserer Sicht zu konservativ und die Flughöhe ermöglicht keine Rückschlüsse auf bisherige und allenfalls neue Schwachstellen.

Ergänzend zu den «Wege»-Zahlen wären die konkreten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke DTV der Kantonsstrassen in Nidwalden hilfreich gewesen. Mit Hilfe dieser DTV-Zahlen der vergangenen 10 bis 20 Jahren wären sehr realistische Zukunftsprognosen möglich gewesen.

2.6. Verkehrsüberlastung

Die Problemstellung der Verkehrsüberlastungen wurde zu wenig detailliert betrachtet. Hauptsächlich wurden die Tourismus-Überlastungen angeschaut und die übrigen, bspw. die Stosszeiten, zu stark vernachlässigt. Auch die Überlastung der Nationalstrasse wurde nicht konsequent analysiert. Diese wirkt sich bspw. auch auf die KH3 durch Ennetmoos und Stans aus, wenn der Lopper überlastet ist. Dann wird der Verkehr von Bern und Obwalden nach Uri via Ennetmoos und Stans abgewickelt und umgekehrt. Dies ist weder in der Analyse noch in den Massnahmen MIV-3.2 erwähnt. Die Situation vom Verkehr bei den Spitzen wurde zu wenig betrachtet und einzig für den Durchgangsverkehr im Tourismusfall beleuchtet.

2.7. ÖV-Erschliessung

Die Situation in der ÖV-Gütekategorie wurde zwar aufgezeigt, aber erst im Vergleich mit anderen Kantonen zeigt sich die ÖV-Schwäche vom Kanton Nidwalden deutlich.

2.8. ÖV-Wachstum

Der ÖV ist nicht nur schweizweit am stärksten gewachsen (38 Prozent ÖV vs. 30 Prozent motorisierte Personenwagen 2000-2019), speziell in Nidwalden zeigt sich die Entwicklung der Passagierzahlen als grösster Personenverkehrs-Wachstumsbereich. Dieser Trend sollte genutzt werden und noch mehr gestärkt werden.

2.9. Velowege Vernetzung

Velo-Netzlücken werden erwähnt, aber leider keine Karte dazu geliefert. Mit Hilfe einer Karte können die Netzlücken skizziert werden. Auch das Thema der Schnell-

routen ist nicht im Detail aufgezeigt (soweit diese überhaupt existieren). Die genannte «Stärke» mit einem dichten Velo-Netz sind leider nicht ersichtlich und nicht nachvollziehbar.

2.10. Negative Velo-Tendenz

Das Velo hat im Modalsplit von Nidwalden eine negative Tendenz. Neben dem MIV und dem ÖV leidet auch das Velo unter dem oben dokumentierten Mangel an Ausbau-Investitionen in die Kantonsstrassen.

2.11. Fehlende Fusswegnetz-Analyse

Wo die Schwächen oder die Stärken der Fusswege respektive der Fusswegnetze sind, wird leider weder analysiert noch aufgezeigt. Da die Probleme oder die Chancen nicht bekannt sind, können auch keine griffigen Massnahmen formuliert werden. Hier sollte unbedingt nachgebessert werden.

2.12. Fehlende Raumbedarfsanalyse

Um Strategien umsetzen zu können, muss der Raumbedarf in groben Zügen abgeklärt werden. Dabei stehen nicht nur neue Strassen im Vordergrund, sondern auch die Dimensionen bestehender Strassen, um den verschiedenen Teilnehmern Platz zu geben (Fussgänger, Velos, Busse, Auto). So stellt sich auch die Frage, ob separate Busspuren angestrebt werden sollen, um die Fahrplansicherheit zu erhöhen. Die Erweiterungsmöglichkeiten der Bahnhöfe in den Zentren im Zusammenspiel mit den Postautozubringern müssen geklärt werden.

3. Kapitel «Massnahmen»

Während die Massnahmen ca. die Hälfte vom Konzept ausmachen, wurde für die Analyse lediglich 10 Prozent aufgewendet. Dies könnte ausgewogener sein, da es entscheidend ist, die Problemstellen des Verkehrs zu kennen und zu verstehen und gleichzeitig den Raumbedarf zu definieren, bevor Lösungen nachhaltig diskutiert werden können.

3.1. GV-7 Entflechtung Schiene – Strasse Stans

Forderung

Die Massnahme Entflechtung Strasse-Schiene in Stans muss im Massnahmen-Katalog mit hoher Priorität aufgenommen werden, damit die Drehscheibe Bahnhof Stans sich langfristig behaupten kann.

Begründungen

- **Problem Bahnhof Stans**

Das Areal rund um den Bahnhof Stans kommt schon heute an seine Grenzen. Die Fussgänger und die verschiedenen Verkehrsträger kommen sich immer öfters in die Quere. Die beiden Perrons in Stans sind nicht gleich

lang. Eine Kreuzung zweier langer IR-Züge ist nicht möglich, was die Fahrplansicherheit gefährdet. Ein Projekt der Zentralbahn für eine Verlängerung der Perrons verkleinert den Bahnhofplatz wesentlich. Das Wissen, dass die Postautos in den letzten 20 Jahren länger und breiter geworden sind und deshalb auch grössere Kurvenradien benötigen, lässt Zweifel über deren Umsetzung aufkommen. Es ist anzunehmen, dass die Dimensionen der Postautos auch in Zukunft zunehmen werden, um mehr Personen transportieren zu können. Kommt hinzu, dass die Perrons mit Unterführungen erschlossen werden müssen, die keinen niveaugleichen Transfer ermöglichen, was gemäss Projektverfasser des GVK unattraktiv ist.

Da für die Postautos auch mehr Platz benötigt wird, stellt sich unweigerlich die Frage, wo die Velos parkiert werden sollen. Schon heute kommen die Abstellplätze an die Grenzen. Ein Projekt mit zweistöckigen Velogaragen musste wieder sistiert werden, da diese die Postautos behindert hätten.

Durch die Verkleinerung des Bahnhofplatzes sind auch die Car-Sharing Parkplätze gefährdet.

Wenn die Fahrplandichte bei Bahn und Bus erhöht und der Umstieg aufs Velo gefördert werden soll, dann muss auch genügend Platz zur Verfügung gestellt werden. Die Attraktivität durch niveaugleiche Transfers zu erhöhen, wird schwierig umzusetzen sein.

- **Barrieren Stans**

Die Barrieren in Stans sind schon heute öfters geschlossen. Dabei sind der MIV, die Velofahrer, die Fussgänger und besonders auch der Postautoverkehr betroffen. Für den MIV wird die Westumfahrung eine gute Möglichkeit sein, die Barrieren und den Dorfkern südlich der Bahnlinie zu meiden. Die Frage stellt sich nur, ob dies für den Langsamverkehr und die Postautos auch so ist. Besonders für den Postautoverkehr ist es nicht optimal, wenn der Zug schon einfährt und das Postauto auf der anderen Seite des Bahnhofs wartet, um die Personen an den Bahnhof zu bringen.

Barrieren sind nur mässig gute flankierende Massnahmen, um den Verkehr zu lenken. Wird der Taktfahrplan der Zentralbahn weiter ausgebaut, was für die Attraktivität wichtig ist, wird sich das Problem der Barrieren weiter vergrössern.

Die Dosierung des Verkehrs sollte nach Art der Mobilität erfolgen. Der MIV sollte unattraktiv gemacht und die Postautos und den Langsamverkehr hingegen gefördert werden.

- **Raumplanerische Überlegungen**

Die Forderung der Raumplanungsgesetzgebung ist klar. Eine Zubetonierung soll nur mit hoher Wertschöpfung und im beschränkten Rahmen erfolgen. Neue Bahnhöfe mit grossen P&R-Parkplätzen zu bauen, widerspricht dieser Forderung. Der Bitzi-Bahnhof macht nur dann Sinn, wenn die bestehende bebaut Zone verdichtet worden ist.

Diese Verdichtung hat nicht nur Folgen bei Hochbauten, sondern auch bei Tiefbauten. Auch Strassen und Schienen müssen in Zukunft zum Teil mit teuren Kunstbauten erstellt werden, um das Kulturland zu schonen.

Deshalb könnte evtl. auch geprüft werden, ob anstelle einer Tieferlegung auch ein unterirdischer Busbahnhof in Frage kommt, wobei dieser im Gegensatz zur Tieferlegung die Problematik mit den Barrieren nicht löst.

Es wäre falsch, ein teures grosses und langfristiges Projekt nicht voranzutreiben, nur aus Angst, dass andere kleinere wichtige Projekte nicht mehr angegangen werden. Denn mindestens 30 Jahre würde die Umsetzung der Tieferlegung dauern, bis die Finanzierung durch den Bund geklärt worden wäre.

- **Bahnerschliessung Richtung Seegemeinden**

Für die Realisierung einer neuen Bahninfrastruktur, bspw. in Form einer Y-Bahnlinie gemäss Postulat Steiner bietet eine Tieferlegung des Bahnhofes Stans grosse Chancen, Stans als Mobilitätshub zu positionieren und optimal an die Umliegenden Regionen anzubinden. Dabei könnte die Linie vom Bahnhof Stans Richtung Oberdorf via Kaserne, Kreuzstrasse, Pilatus, Ennetbürgen nach Buochs führen.

Kontakt:

Die Mitte Nidwalden
Geschäftsstelle
6370 Stans

info@die-mitte-nw.ch

Mario Röthlisberger, Parteipräsident
+41 79 692 29 00

Landrat Andreas Gander-Brem, Vizepräsident
+41 79 815 21 88