



# Verkehrslösung für Nidwalden

VCS-Positionspapier

Für Mensch  
und Umwelt



**Impressum:**

© VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Ob- und Nidwalden, November 2019

Text, Redaktion: Vorstand und Geschäftsstelle der VCS Sektion Ob- und Nidwalden

Bilder: © VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Linienbus: © PostAuto AG

# Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren

Etliche Regionen haben ihre Verkehrsplanung seit den 50er Jahren aufs Auto gerichtet. Es wurde Platz für das Auto gemacht: Stadtautobahnen, innerstädtische Autotunnels, Fussgängerbrücken und -Unterführungen wurden gebaut. Die Folgen für die Lebensqualität der Einwohner waren verheerend. Tägliche Staus prägten bald den Alltag.

Ab den 70er Jahren rückte der öffentliche Verkehr mit in den Blickpunkt.

Seit den 80er – also seit 40 Jahren schon – gelten Leitbilder, die den Verkehr siedlungsverträglich und menschengerecht gestalten. Es werden z.B. Fussgänger- und Begegnungszonen, Tempo 30-Zonen, gute Veloinfrastruktur, attraktive Strassengestaltung für Anwohner eingerichtet.

Wir vom VCS Verkehrs-Club der Schweiz setzen uns dafür ein, dass Strassenprojekte in eine Gesamtplanung eingebettet werden. Nebst einem steigenden Landverbrauch besteht die Gefahr einer nicht abreissenden Zunahme von Staus entsprechend dem Motto «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten».

Wir sind überzeugt, dass die Verkehrsprobleme in Nidwalden gesamthaft und in Zusammenarbeit, mithilfe aktuell geltender Massstäbe und Leitbilder, ab jetzt gelöst werden müssen. Die Rolle der Nidwaldner Politik erachten wir als zentral. Ohne Konsens, dezidierte Vorwärtsstrategie und Lenkungsmassnahmen werden die Staus in Nidwalden weiter zunehmen.

Verkehrsplanung wird noch zu oft mit Strassenbau gleichgesetzt. Mit diesem Positionspapier möchten wir aufzeigen, einerseits in den Grundsätzen, andererseits mit konkreten Elementen, dass weit mehr darunter zu verstehen ist. Auch ist ein optimales Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger dabei wichtig.

Wir hoffen, so einen konkreten positiven Beitrag zu einer zukunftssträchtigen Verkehrspolitik in Nidwalden zu leisten, und wünschen eine gute Lektüre.



Daniel Daucourt

Präsident  
VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Sektion Ob- und Nidwalden

# Grundsätzliches



Oberdorf: Kreisel Wil

## Ausgangslage

Unsere Region hat sich in den letzten Jahrzehnten gewaltig entwickelt und entwickelt sich weiter.

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) führt zeitweise zu schwierigen Verkehrssituationen oder sogar zu Staus, die nicht nur für Autofahrer eine Behinderung darstellen, sondern auch Busse und Velofahrer stark tangieren. Diese Tendenz wird wohl in Zukunft u.a. mit den Kapazitätserweiterungen auf der Autobahn bei Hergiswil und mit dem By Pass im Raum Luzern zunehmen.
- Das Angebot vom öffentlichen Verkehr (ÖV) wurde in den letzten Jahren kontinuierlich erweitert.
- Bei Veloinfrastrukturen und Veloförderung sind die Errungenschaften der letzten Jahre eher spärlich und es besteht Nachholbedarf und ein grosses Potential.
- Attraktive Strassengestaltungen innerorts zu Gunsten der Fussverkehrssicherheit sind nicht die Regel. Auch hier ist Potential vorhanden.

## Grundsätze der Verkehrsplanung

- Damit die Mobilität in Nidwalden auch während der Hauptverkehrszeiten gewährleistet bleibt, sind Massnahmen nötig, die dem Grundsatz folgen:
  - **Verkehr vermeiden**
  - **Verkehr verlagern**
  - **Verkehr verträglich gestalten**
- Es muss zwingend eine **Verschiebung vom MIV auf andere Verkehrsträger** erfolgen.

## Übergeordnete Rahmenbedingungen

- Neue Ideen und Massnahmen müssen ständig und konsequent darauf überprüft werden, ob sie:
  - die **vom Bund gesetzte gesetzten Ziele für Agglomerationsprogramme** erfüllen (Bekämpfung von Verkehrsproblemen und Zersiedelung, Vermeidung von ineffizienten Strukturen und hohen Folgekosten) sowie
  - den vom Bund verlangten **hohen Nutzen** aufweisen (sei es z.B. für Agglomerationsprogramm-Massnahmen oder für Bahninfrastrukturausbauten)
- Auch **zeitlich** gibt es einen Rahmen zu beachten. Bei Bahninfrastrukturen z.B. sind bis 2035/2040 alle Projekte schon in der Pipeline und neue können erst für danach eingereicht werden.

## Schwerpunkte

Daraus folgend erwarten wir eine Planung inkl. Massnahmen, die:

- den **MIV lenkt, dosiert und aus den Dorfzentren umleitet,**
- den **ÖV stärkt**
- den **Velo- und Fussverkehr konsequent fördert** und dessen Infrastruktur (Fuss- und Radverbindungen, Veloparkierungsanlagen) koordiniert und dezidiert verbessert,
- **lenkungswirksame Elemente** (Mobilitätsmanagement, Parkplatzbewirtschaftung, Dosierungsanlagen, usw.) **beinhaltet.**

## Erfolgsvoraussetzungen

- **Bereitschaft in den führenden politischen Gremien**, vor allem beim Kanton aber auch bei den Gemeinden
- **finanzielle und personelle Kapazitäten**
- effiziente und partnerschaftliche **Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden**
- kantonsweite und flächendeckende **Planung** und **Umsetzung** der Massnahmen

Nachfolgend präsentieren wir Elemente einer zeitgemässen Verkehrsplanung für Nidwalden.

# Elemente einer zeitgemässen Verkehrsplanung



Dallenwil: gut besetzte Veloparkierungsanlage mit Lenkerhalterung, einem ungeeigneten Parkiersystem

## Veloverkehr

In diesem Bereich ist in Nidwalden der Nachholbedarf und das Potential (u.a. durch die E-Mobilität und Verleih-Räder) aus unserer Sicht am grössten. Auch weist der Nidwaldner Talboden eine optimale Topografie auf und eignet sich für das Radfahren ideal. Die Annahme des Bundesbeschlusses Velo am 23. September 2018 von Volk und Ständen mit 73.6 % ist wegweisend.

### 1. Radwegnetz

Ein **durchgehendes Velonetz** soll in Zukunft die Anforderungen sowohl **des Alltags- resp. Pendlerverkehrs** als auch des **Freizeitverkehrs** erfüllen. Zu Gunsten der Verkehrssicherheit und der Attraktivität muss die Veloinfrastruktur grosszügig geplant werden, im Minimum sind dabei die gültigen Normen einzuhalten.

**Folgende Massnahmen** sollten im ganzen Kanton mit Einbezug aller Gemeinden ergriffen werden:

- **Netzüberprüfung und –verbesserung:** existierende Verbindungen optimieren und neue Verbindungen schaffen

*Zum Beispiel für Stans als grösste Ortschaft heisst es u.a. folgende Massnahmen zu realisieren:*

- *Verbindung Kantonsspital – Länderpark (Paracelsusweg – Aemättlihof)*
- *Verbindung Länderpark – Wächselacher – Bahnhof / Dorf (Obere Spichermatt teilweise Spichermatt – Steinersmatt – Verbindungsweg zur Bluemattstrasse – Querung Bluemattstrasse – Verbindungsweg zur Tottikonstrasse)*

- *Verkehrsführung um den Länderpark für Velofahrer durch Velofachspezialisten (Mitglied der Velokonferenz) überprüfen und verbessern*
  - *Veloverbindungen zur Sportanlage Eichli optimieren (Breite, Kurvenradien, ...)*
- **Bestehende Radwege verbessern:** Beseitigung von Abschränkungen und Absätzen, Verbreiterung der Wege, Sicherheitsabstand zu Zäunen einhalten, Priorität für Velos bei Kreuzungen, usw.
  - Überprüfung, Vereinheitlichung und Verbesserung der **Signalisation** für Velowege
  - Montieren von **Trixi-Spiegeln** an jeder Abzweigung mit Lichtsignal (Lussi-Getränke, Guetli-Shop, Länderpark)
  - **Rechtsabbiegen** für Velofahrer an Lichtsignalen erlauben

Bei Neubau und Sanierung von Strassen werden die **Bedürfnisse der Velofahrer konsequent berücksichtigt:** Radwege, Kombiwege, Radstreifen, Kernfahrbahnen, sichere Querungen, usw.

## 2. Veloparkierung

**Veloparkierungsanlagen** werden im ganzen Kantonsgebiet in Quantität und Qualität gefördert: bei öffentlichen Gebäuden (Schulen, Bibliotheken, usw.), Bahnhöfen, ÖV-Haltestellen, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben sowie bei Wohnbauten. Dafür braucht es eine Bestandesaufnahme, eine umfassende Strategie sowie Massnahmen samt Terminplan.

Auf allen Veloparkierungsanlagen der öffentlichen Hand im Kanton, inkl. bei Bahnhöfen und ÖV-Haltestellen, wird für **Ordnung** gesorgt: seit langem nicht mehr benutzte Velos werden eingesammelt, falsch parkierte umplatziert, usw.

## 3. Veloförderung

Die **Benutzung des Velos** wird mit der Teilnahme an Projekten und Kampagnen aktiv gefördert (bike to work, bike to school, usw.).

## 4. Gesetzliche Grundlagen

Die aktuellen gesetzlichen Grundlagen verlangen weder für Gewerbe noch für Wohnen explizit normgerechte **Veloparkierungsanlagen**.

Zurzeit ist es in Nidwalden sehr schwierig, **autofreies oder autoarmes Wohnen** zu realisieren, weil die einschlägigen Gesetze dies nicht zulassen.

Dies sollte in der kantonalen sowie kommunalen Baugesetzgebung korrigiert werden.



Buochs: Infrastrukturbedarf vorhanden, Verkehrslotsen im Einsatz



Oberdorf: verbesserte und sicherere Fussgängerquerung im Bau

## Fussverkehr

In Nidwalden geniessen die Bedürfnisse von Fussgängern selten Priorität. In Zukunft bewegen sich alle Fussgänger im öffentlichen Raum sicher und bequem. Dies gilt für Einwohner, Kunden, Touristen und besonders für ältere Personen und Schüler.

### 1. Tempo 30-Zonen in Quartieren

Tempo 30-Zonen auf **Quartierstrassen** werden in allen Gemeinden Realität, in Wohnquartieren macht kein anderes Verkehrsregime Sinn.

### 2. Begegnungszonen in Dorfzentren / Zentrumszonen

Die Gestaltung und das Verkehrsregime von Zentrumszonen ist auf die **Bedürfnisse von Fussgängern** auszurichten.

In Dorfzentren wird die Einrichtung und Gestaltung von Begegnungszonen weiter vorangetrieben (aktuelle Beispiele: Hergiswil, Stans, Stansstad).

### 3. Tempo 30-Zonen auf Hauptstrassen

Tempo 30-Zonen auf **Hauptstrassen** sind dort sinnvoll, wo sie zur Schulwegsicherheit, zu einer attraktiven Dorfkerngestaltung oder zum Lärmschutz beitragen (aktuelle Beispiele: Beckenried, Stans).

### 4. Strassenquerungen

Strassenquerungen für Fussgänger werden möglichst **attraktiv und sicher** gestaltet (keine Über- oder Unterführungen, Schaffung von Verkehrsinseln, usw.). Schulwege, die über Strassen führen, werden so sicher gestaltet, dass Verkehrslotsen nicht mehr nötig sind.

## 5. Kantonsstrassen / Gemeindestrassen

Strassen werden für alle Verkehrsteilnehmer, inkl. Fussgänger, sicher gestaltet. Bei Neubauten und Sanierungen werden die **Bedürfnisse von Fussgängern** systematisch berücksichtigt (Trottoirs, Kombiwege, sichere Querungen, usw.).

Den **Schulwegen** ist stets besondere Beachtung zu schenken.

## 6. Zugang zu Naherholungsräumen

Die Erreichbarkeit der Naherholungsräume wird für Fussgänger optimal gestaltet.

Als Naherholungsraum sind unter anderem die Flugplatzfläche und das Seeufer sowie die Engelberger-Aa relevant.

## 7. Fussverkehrsförderung

**Kampagnen** wie «zu Fuss zur Schule» und Projekte wie «Pedibus» werden im ganzen Kanton gefördert und unterstützt.

## 8. Fusswegnetz

Der Fussverkehr wird durch eine **zielstrebige kantonsweite Planung und Realisierung** des Fusswegnetzes (inkl. innerorts) gefördert.



Zug der zb Zentralbahn AG



Linienbus der PostAuto AG (Quelle: PostAuto AG)

## Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Entwicklung des ÖV in Nidwalden ist eine Erfolgsgeschichte. Um mit dem MIV konkurrenzfähig zu sein, braucht es weitere Massnahmen.

Wir konzentrieren uns hier unten auf Infrastrukturmassnahmen und gehen davon aus, dass das Angebot weiterhin erweitert wird und die dafür nötigen Kredite gesprochen werden. Dies gilt in den kommenden Jahren z.B. für das neue Rollmaterial der Zentralbahn, die Bestellung des **Halbstundentakts des Schnellzugs nach Engelberg** (in Zusammenarbeit mit den benachbarten Kantonen) und bessere Busverbindungen mit Uri mit Anschluss in den Süden im neuen Kantonsbahnhof Altdorf.

### 1. Bahnprojekte

Bis 2035 wird zwischen **Stans und Dallenwil** wie geplant ein Doppelspurabschnitt realisiert, um den Halbstundentakt des Schnellzugs zwischen Luzern und Engelberg zu ermöglichen. Für die Zeit nach 2035 wird die **integrale Doppelspur zwischen Luzern und Hergiswil Bahnhof** realisiert. In der optimalen Variante wird ein Tunnel kurz gebaut. Das nicht mehr benötigte Bahntrasse wird für Fussgänger und Velofahrer freigegeben (ähnlich dem Freigleis in Luzern / Kriens).

### 2. Multimodale Drehscheibe Stans Bahnhof

**Die optimal gelegene und gut funktionierende multimodale Drehscheibe Stans Bahnhof ist zu stärken und weiterzuentwickeln.** Personen, die weiterreisen, können beim Bahnhof Stans optimal umsteigen. Heute schon sind Verleih-Systeme vor Ort verfügbar (Mobility, nextbike).

*Die zuletzt in Diskussion gebrachte multimodale Drehscheibe Rieden würde zu einer inakzeptablen Verschlechterung von vielen ÖV Verbindungen in Nidwalden führen (für Fahrgäste aus Seegemeinden nach Stans, u.a. Kollegi- und Berufsschüler). Sie würde*

*nicht zur gewünschten Entlastung vom Busverkehr in Stans führen, da viele Linien (Stans-Ennetmoos-Sarnen, Stans-Stansstad, Stans-Oberdorf-Büren) weiterhin durchs Dorf Stans fahren müssten. Es würde auch schwierig sein, eine Bahn-Stichstrecke betrieblich sinnvoll zu bedienen. Ausserdem wird es aufgrund vom schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis unmöglich sein, diese Idee zu verwirklichen.*

Der Stanser Dorfkern wird vom Durchgangsverkehr befreit. **Staus im Zentrum von Stans gefährden die gute Anbindung der Seegemeinden an Luzern mit Umstieg in Stans** und führen zu Verspätungen und Anschlussbrüchen.

Der Bahnhof Stans ist für Busse jederzeit zugänglich, damit die Anschlüsse an die Bahn gewährleistet sind. Dafür werden **Busspuren** gebaut (z.B. Kreuzstrasse bis Dorfeingang Stans, Pilatus Flugzeugwerke bis Kreuzstrasse) und **Dosierstellen** errichtet. Linienbusse werden bei Dosierstellen und bei allen Lichtsignalanlagen bevorzugt.

Langfristig wird um den Bahnhof Stans ausreichend Platz für die Ausweitung des Linienbusverkehrs (inkl. temporäre Bahnersatzbusse) gesichert.

### **3. S-Bahn – Haltestelle Bitzi / Einkaufszentrum, Länderpark**

Im Gebiet Bitzi / Einkaufszentrum Länderpark wird eine zusätzliche **S-Bahn Haltestelle** in die Planung aufgenommen. Diese Haltestelle ermöglicht die direkte Erschliessung des Länderparks und der umliegenden Gebiete mit der Bahn.

Die ÖV Anbindung des Einkaufszentrums Länderpark als publikumsintensive Anlage ist unzureichend. Zu einer solchen S-Bahn-Haltestelle gehört auch ein B+R-Angebot und ein Veloverleih-Dienst.

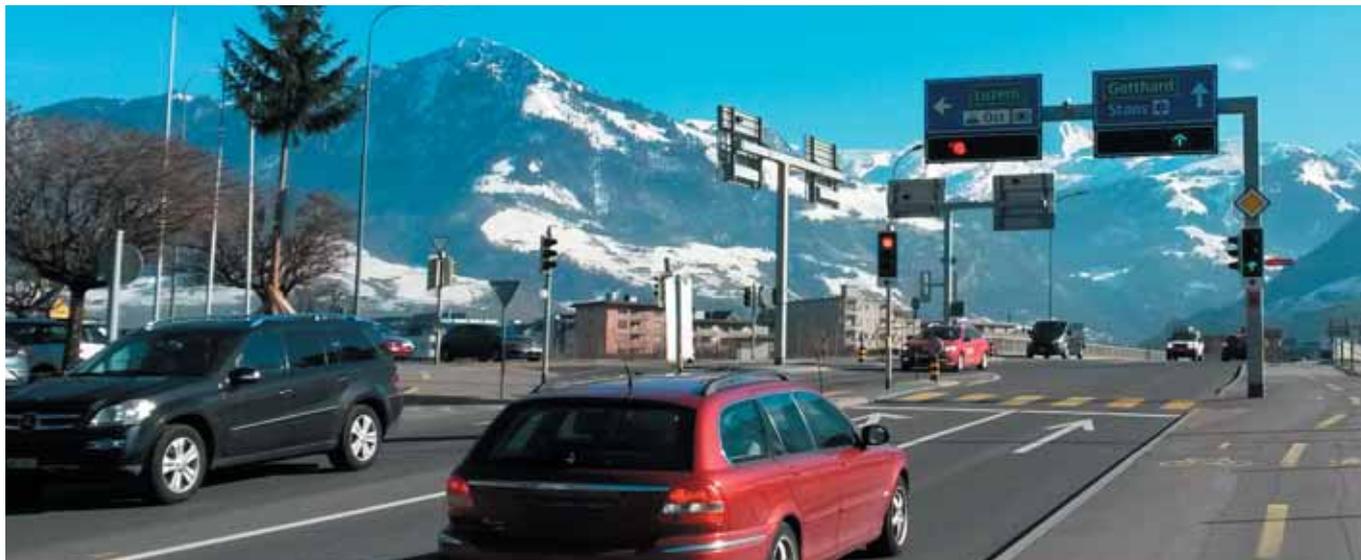
In der Nähe der neuen S-Bahn-Haltestelle wird eine Bushaltestelle der Linie Stans-Stansstad, die das Quartier bedient, geprüft.

*Die Haltestelle Bitzi ist als Bus-Hub untauglich, da die meisten Passagiere der Buslinien mit Ziel Stans ins Zentrum und nicht in die Peripherie wollen.*

*Ein zusätzlicher Halt des Schnellzugs kurz vor Stans ist nicht sinnvoll und auch betrieblich wegen der knappen Fahrzeit zur nächsten Kreuzungsstation in Richtung Engelberg höchstwahrscheinlich nicht möglich. Somit würden die Reisenden der Buslinien bei der Haltestelle Bitzi nur noch Anschlüsse an die S-Bahnen, jedoch nicht mehr an die Interregio-Züge haben.*

### **4. Kreuzstrasse**

Im Bereich Kreuzstrasse sind Bushaltestellen von / nach Uri (Anschluss ins Tessin) zu prüfen und zu realisieren.



Stans: motorisierter Individualverkehr bei Autobahn-Ausfahrt Stans Nord

## Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Durchgangsverkehr belastet die Dorfzentren teilweise erheblich. Betroffen sind vor allem Stans und Ennetmoos auf der Achse Nidwalden – Obwalden und Oberdorf und Wolfenschiessen durch den Verkehr von/nach Engelberg. Der hohe MIV-Anteil zu ausser- und innerkantonalen Tourismusdestinationen trägt massgeblich zur grossen Verkehrsbelastung bei.

Diverse Dörfer, insbesondere Hergiswil und Stansstad, werden infolge Staus auf den Autobahnen A2 und A8 belastet.

### 1. Strassengestaltung

Die **Strassengestaltung**, insbesondere der Kantonsstrassen, wird überdacht. Es gibt in der Schweiz viele Beispiele von Strassen mit hoher MIV-Dichte, die für andere Verkehrsteilnehmer und Anwohner sicher und einladend gestaltet worden sind.

Die Trennwirkung von breiten Kantonsstrassen innerorts, wie z.B. in Oberdorf, Stansstad und Wolfenschiessen, ist sehr gross und schränkt die Lebensqualität der Einwohner erheblich ein. Ausserdem laden diese für den MIV sehr grosszügig realisierten Strassen zu schnellem Fahren und zum Rasen ein. Die Gestaltung von Kantonsstrassen innerorts soll vermehrt den Bedürfnissen der Anwohner, Fussgänger und Velofahrer Rechnung tragen.

Mögliche einfache Sofortmassnahmen:

- Innerorts bei allen Strassen, inkl. Kantonsstrassen: Verzicht auf Mittemarkierung
- Einrichtung von Kernfahrbahnen (wie in Hergiswil)
- Markierung von breiten Radstreifen, um die Strassen optisch zu verengen
- Anbringen von Farbgestaltungselementen, um die Strassen optisch zu verengen

## 2. Mobilitätsmanagement

Das **Mobilitätsmanagement** ist in Nidwalden noch nicht angekommen. Grosse Arbeitgeber und gewisse politische Entscheidungsträger weigern sich weiter, ein lenkungswirksames Mobilitätsmanagement einzuführen.

Solange Mitarbeiter von grossen Arbeitgebern (öffentliche Verwaltungen, Kantonsspital, Pilatus Flugzeugwerke, usw.) dank Gratis- oder günstigen Parkplätzen Anreize haben, mit dem Auto zum Arbeitsplatz zu fahren, werden wir Spitzen in den Hauptverkehrszeiten erleben, die zu grossen Stausituationen führen. Verschärft wird diese Problematik durch Arbeitszeitregelungen in den Betrieben, die faktisch zu Spitzen führen.

Ein **effizientes und griffiges** Mobilitätsmanagement ist wesentlich für die Entwicklung des Verkehrs in Nidwalden. Nur dank Mobilitätsmanagement können die **Spitzen in den Hauptverkehrszeiten gebrochen** und **unnötige Strasseninfrastrukturkosten vermieden** werden.

## 3. Digitale Verkehrsführung: Dosierungsanlagen / Leitsysteme, Parkleitsysteme

Aktuelle Ereignisse wie Sperrung der Axenstrasse oder Baustellen auf der Autobahn zeigen, wie einfach der Strassenverkehr in Nidwalden kollabieren kann. Ähnliche Ereignisse sowie die Erweiterung der Autobahnkapazität, insbesondere im Raum Luzern, werden in Zukunft weiterhin grosse negative Auswirkungen auf den Strassenverkehr im Talboden haben.

Der Freizeitverkehr, speziell der Ski-Tagestourismus und Reisedcars nach Engelberg, sowie Auto-Pendler führen ebenfalls zu einer teilweise sehr starken Belastung der Strassen.

Um solche Situationen zu meistern wird ein fixes System entwickelt, das aus einer **Dosierung bei allen Nidwaldner Autobahn-Ausfahrten** besteht und auch die **Einfallsachsen in Richtung Stans** dosiert (wie z.B. in Luzern bei der Haldenstrasse vom Verkehrshaus kommend). Diese Dosieranlagen bei den Dorfeinfahrten müssen für den ÖV mittels Busspur und für Velofahrer ohne Verzögerung passierbar sein.

Auf der Autobahn **zwischen Stans-Süd und Stans-Nord** soll der Verkehr stets rollen. Diese Strecke dient als Umfahrung von Stans durch den MIV und muss staufrei bleiben, damit der Verkehr im Dorf nicht zum Erliegen kommt.

Um den Suchverkehr zu reduzieren wird **für Stans** ein ganzheitliches **Parkleitsystem** aufgebaut, das die Autofahrer rasch zu einem freien Parkplatz (Steinmättli, Dorfpark/Bahnhof, Turmatt/ Gemeindeparkplatz) führt. Eine solche Lösung wäre **für Hergiswil** und **Wintersportorte** wie z.B. Beckenried/Emmetten ebenfalls sinnvoll.

Weiter wird der Verkehr auch um Hergiswil und im Engelbergertal dosiert (siehe unten).

## 4. Parkplatzbewirtschaftung

Eine in der Agglomeration koordinierte **Parkplatzbewirtschaftung** ist nötig, um den Verkehr sinnvoll zu lenken.

Der Kanton übernimmt eine führende Rolle, um die Gemeinden für dieses Vorhaben zu gewinnen.

## 5. Durchgangsverkehr in Stans

Der Durchgangsverkehr (z.B. Engelbergertal – Kerns) soll den **Dorfkern von Stans umfahren**. So bleibt der Bahnhof Stans für die Busse erreichbar. Ausserdem wird so der Dorfkerne für Fussgänger und Velofahrer wieder attraktiver.

Mögliche Massnahmen auf der Stansstaderstrasse im **Bereich Dorfplatz – Stanserhornbahn**:

- normgerechte Trottoirs beidseitig baulich realisieren
- Einrichtung einer Begegnungszone
- in dieser Zentrumszone eine Teilstrecke für Fussgänger und Velofahrer, sowie für Notfallfahrzeuge, Linienbusse, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Anwohner, reservieren

Ob diese und weitere Massnahmen vor oder gleichzeitig mit der möglichen Realisierung der Umfahrung Stans West realisiert werden können, wird geprüft.

## 6. Umfahungstrasse Stans West

Um den Durchgangsverkehr in Stans zu reduzieren wird vermutlich zusätzlich zur bestehenden Infrastruktur (Autobahn, Kantonsstrasse Kreuzstrasse – Engelberg) die **Umfahrungstrasse Stans West** realisiert. Eine solche Realisierung kommt erst **nach einer Variantenstudie** und samt **Begleitmassnahmen** in Frage (u.a. muss dafür ein Landratsentscheid korrigiert werden).

Die Umfahrung ist in erster Linie für PKW und LKW gedacht, berücksichtigt aber auch Velofahrer und Fussgänger und weist eine optimale Linienführung auf. Wenn schon, wird anstelle der Variante über Müller Martini die «Kurzvariante» realisiert, die gemäss existierendem technischem Bericht über die viel bessere Entlastungswirkung verfügt.

Begleitmassnahmen sind zwingend zeitgleich zu planen und zu realisieren (z.B. **Kernfahrbahn**, **Tempo 30-Zone** oder **Fahrerlaubnis auf Teilstrecke** nur für Velos, Notfallfahrzeuge, Linienbusse, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Anwohner **auf der Ennetmooserstrasse** zwischen Spital und Karliplatz und ähnliche **Massnahmen auf der Stansstaderstrasse** Richtung NKB und Richtung Dorfkerne). Dies mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr möglichst ganz zu verhindern oder mindestens sehr stark zu reduzieren.

## 7. Durchgangsverkehr nach Engelberg / Belastung im Engelbergertal

Die Lage ist jetzt infolge zahlreicher Cars mit Skifahrern oder Ausflüglern besonders am Wochenende sehr angespannt. Es bilden sich regelmässig Staus im Engelbergertal und auf der Autobahn nach Luzern, insbesondere bei der Rückreise.

In Zukunft ist wegen des Umbaus des Titlis-Sendeturms und der Bergstation mit einer **Besucherzunahme** zu rechnen. Das gleiche gilt, falls die Gebiete Melchsee-Frutt und Engelberg verbunden werden. In beiden Fällen wird die Attraktivität steigen und sich in den Verkehrszahlen niederschlagen.

Eine **maximale Anzahl von Parkplätzen in Engelberg ist zu definieren**. Sind die Parkplätze belegt und/oder befinden sich schon entsprechend viele Gäste auf der Strasse Richtung Engelberg, werden Tagesgäste auf **Parkplätze im Tal** (z.B. Flugplatz, EKZ Länderpark, Pilatus Flugzeugwerke)

gelotst und **mit Bussen** nach Engelberg **befördert (Parking+Bus)**. Die Zufahrt für Touristen, die übernachten, oder für Einheimische bleibt möglich. Ein Verkehrsdienst kontrolliert die Angaben. Damit das System funktioniert, sind u.a. **Messstellen**, ein **Parkleitsystem** mit Anzeige auf den Einfallachsen und ein **Verkehrsdienst** im Tal sowie **Dosieranlagen** nötig.

Im Idealfall wird der Parking+Bus-Dienst nicht nur als Notmassnahme angeboten, wenn die Verkehrslage sich verschärft, sondern durchgehend. Mit Zusatzleistungen (z.B. Fahren bis vor die Talstation, keine Wartezeit bei der Bahn, Kaffee+Gipfeli, Rabatt, usw.) könnten Skifahrer motiviert werden, diesen Dienst in Anspruch zu nehmen.

Die **Parkplatzgebühren** in Engelberg werden spürbar erhöht, damit die Benützung der Bahn im Vergleich zum Auto preislich attraktiver wird. Diese zusätzlichen Einnahmen werden dazu verwendet, das Bahnangebot nach Engelberg auszubauen. Ziel ist ein durchgehender Halbstundentakt von Luzern nach Engelberg mit einem grösseren Platzangebot als bisher.

Eine **Dosieranlage** in Engelberg Richtung Tal wird in Betrieb genommen. Alternativ wird bei der Ausfahrt aus den Parkplätzen der Verkehr dosiert (Schrankenanlagen).

Die Durchfahrtstrasse in Oberdorf und Wolfenschiessen wird so gestaltet, dass der Durchgangsverkehr möglichst verträglich abläuft und die **Verkehrssicherheit** auch für Fussgänger gewährleistet ist. Erwartungen der Fussgänger, Velofahrer und Anwohner werden berücksichtigt und die **Strassen** entsprechend **gestaltet**.

## 8. Durchgangsverkehr in Ennetmoos, Hergiswil, Stansstad

Insbesondere in **Ennetmoos, Hergiswil** und **Stansstad** werden Massnahmen ergriffen, um die Lage verträglicher zu gestalten: Strassengestaltung, Fussgängerquerungen, Dosieranlagen, usw.

## 9. Kreuzstrasse

Falls eine neue Verkehrsanlage geplant wird, ist es wichtig, dass die Bedürfnisse der Velofahrer und Fussgänger sowie des ÖV erfüllt werden.

Dazu werden zwischen den Pilatusflugzeugwerken und der Kreuzstrasse, der Kreuzstrasse und dem Dorfeingang von Stans Busspuren inkl. Dosieranlagen erstellt.

Ausserdem soll eine Bus-Umsteigemöglichkeit von und nach Uri samt benötigter Infrastruktur entstehen (Tell-Bus).

*Mögliche Ideen:*

- *Kreisel mit Busfahrstreifen, Busfahrstreifen auf Einfallachsen (ausser Riedenstrasse)*
- *Vom MIV getrennte Fuss- und Velowege*
- *Rückbau der aktuellen Ausfahrt Stans-Süd von Luzern kommend, Buochserstrasse im Bereich Coop zu normaler Strasse zurückbauen (Busfahrstreifen, bessere Erreichbarkeit des Coop Bau- und Hobbymarkts für Fussgänger und Velofahrer)*

Um die **Kapazität** im Kreisel Kreuzstrasse sofort zu erhöhen und die **Sicherheit** der Velofahrer zu gewährleisten wird die Höchstgeschwindigkeit im Kreisel umgehend auf 30 km/h gesenkt.

## **Herausgeber**

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Sektion Ob- und Nidwalden

Postfach 223

6371 Stans

Tel.: 079 836 60 11

[info@vcs-ownw.ch](mailto:info@vcs-ownw.ch)

[www.vcs-ownw.ch](http://www.vcs-ownw.ch)

[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz setzt sich seit 1979 für eine menschen- und umweltgerechte Mobilität ein. Er engagiert sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Der VCS befürwortet ein optimales Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger.

Werden Sie Mitglied:

[www.vcs-ownw.ch](http://www.vcs-ownw.ch), [www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch).

Für Mensch  
und Umwelt

