



Stans, 11. April 2017
Nr. 256

Baudirektion. Parlamentarische Vorstösse. Interpellation von Landrat Dr. Ruedi Waser, Hergiswil, betreffend Verkehrskonzept des Bundesrates, respektive des ASTRA, zur Verkehrsentwicklung in der Zentralschweiz, insbesondere im Bereich Luzern Nord, Luzern Süd bis zum Seelisbergtunnel. Entwicklung eines Konzepts und Absprachen des Kantons Nidwalden mit dem Bund im Hinblick auf genügende Kapazität im Strassen- und Bahnbereich für die mittel- und langfristige Zukunft. Beantwortung

1 Sachverhalt

Mit Schreiben vom 28. November 2016 übermittelte das Landratsbüro dem Regierungsrat die Interpellation von Landrat Dr. Ruedi Waser, Hergiswil, betreffend Verkehrskonzept des Bundesrates, respektive des ASTRA, zur Verkehrsentwicklung in der Zentralschweiz, insbesondere im Bereich Luzern Nord, Luzern Süd bis zum Seelisbergtunnel und Entwicklung eines Konzepts sowie Absprachen des Kantons Nidwalden mit dem Bund im Hinblick auf genügende Kapazität im Strassen- und Bahnbereich für die mittel- und langfristige Zukunft. Der Interpellant ersuchte um die Beantwortung von acht Fragen.

Das Landratsbüro hat die Interpellation geprüft und festgestellt, dass sie Art. 53 Abs. 5 des Landratsgesetzes entspricht. Es hat diese mit Schreiben vom 28. November 2017 an die Baudirektion zur Beantwortung überwiesen. Der parlamentarische Vorstoss ist binnen sechs Monaten zu beantworten.

2 Erwägungen

2.1 Vorbemerkungen

2.1.1 Grundsätzliches

Bei der vorliegenden Interpellation handelt es sich um ein umfangreiches Thema, welches sowohl die Erschliessung auf der Strasse als auch auf der Schiene beinhaltet. Die verkehrsmässige Erschliessung ist für die Entwicklung des Kantons Nidwalden von grosser Bedeutung. Eine gute und sichere Anbindung an das übergeordnete nationale Strassen- und Schienennetz bildet die entscheidende Voraussetzung für die Entwicklung des Kantons. Mit der Eröffnung der Autobahn A2 durch den Kanton Nidwalden hat sich der Kanton rasant entwickelt.

1969 reichte die A2 bis Stans, 1974 bis Beckenried und 1980 wurde der Seelisbergtunnel in Betrieb genommen. Während Nidwalden 1971 noch 25'281 Einwohnerinnen und Einwohner zählte, waren es 2015 bereits 42'420. Dies entspricht in diesem Zeitraum einer Zunahme von rund 68%. Zwischen 1988 und 2008 wurde der Kirchenwald- und Loppertunnel der A2 ausgebaut und mit der Autostrasse A8 aus Obwalden direkt verbunden. Damit kann die steinschlaggefährdete Galerie der A2 am nördlichen Fuss des Loppers im Tunnel umfahren und damit die Erschliessung von Nidwalden gesichert werden. Die Anzahl der Fahrzeuge pro Tag betrug 1985 im Loppertunnel noch rund 10'000 und hat seitdem kontinuierlich zugenommen.

2015 lag der durchschnittliche tägliche Verkehr bei 42'855 Fahrzeugen (DTV). Der DTV hat sich damit zwischen 1985 und 2015 mehr als verdreifacht (+ 329%). Neben der Zunahme des Transitverkehrs von Nord nach Süd und umgekehrt, haben auch die Pendlerströme von und nach Nidwalden zugenommen. Waren es 1990 noch 4'500 Wegpendler, so waren es 2010 deren 8'922. Dies entspricht fast einer Verdoppelung (98%). Die A2 ist für den Ziel- und Quellverkehr der Pendler aus Nidwalden in den Raum Luzern und weiter bedeutend. Rund 7'200 der Wegpendler, welche in Nidwalden wohnen und ausserkantonale arbeiten, fahren nordwärts zur Arbeit (2010). Sie benutzen auf dem Arbeitsweg mit dem Motorfahrzeug mehrheitlich die A2. Zusammen mit der allgemeinen Zunahme der Mobilität in den letzten Jahren führte das Wachstum von Bevölkerung und Pendlern in Nidwalden zu einer stetigen Verkehrszunahme. Überlagert mit der Verkehrszunahme auf der Nord-Süd-Achse A2 führt die regionale Verkehrszunahme zu immer häufigeren Staus in den Hauptverkehrszeiten und an den Wochenenden.

Neben der Erschliessung auf der Strasse gibt es seit 1964 eine Eisenbahnverbindung (Meterspur) von Stans nach Luzern. Von dort kann auf die nationalen Linien (Normalspur) in alle Landesteile umgestiegen werden. Das Angebot auf der Schiene wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Heute wird Stans im Stundentakt vom Schnellzug (IR) Luzern-Engelberg bedient. Die Fahrzeit Luzern-Stans beträgt im IR 14 Minuten und bietet damit eine attraktive Verbindung an. Weiter wird Stans halbstündlich mit der S-Bahn S4 von Luzern aus erschlossen. In den Hauptverkehrszeiten (morgens und abends) fährt zusätzlich eine beschleunigte S-Bahn S44. Von Stans aus wird der Talboden mit Buslinien halbstündlich erschlossen. Mit dem Ausbau des Angebots hat sich auch die Nachfrage stark entwickelt. Während 2001 auf der Bahnlinie Luzern-Engelberg noch 2'271'675 Passagiere gezählt wurden, waren es 2016 bereits 4'164'350. Dies entspricht einer Steigerung der Frequenzen innerhalb der letzten 15 Jahre um 83,3%.

Wie oben beschrieben, ist die Achse von Stans nach Luzern auf Strasse und Schiene für die Erschliessung von Nidwalden lebenswichtig. Im Falle eines Unterbruchs dieser Achse oder von Stausituationen auf der A2 gibt es keine alternative Strassenverbindung nach Luzern und weiter. Der Bahnverbindung nach Luzern kommt in solchen Situationen eine wichtige Bedeutung zu. Sie stellt aber auch sicher, dass die Pendlerströme von Nidwalden Richtung Luzern auf der Bahn zuverlässig bewältigt werden können. Die Zunahme der Passagierzahlen in den letzten Jahren macht dies deutlich. Mit dem Ausbau der Bahnlinie von Luzern nach Hergiswil auf Doppelspur in den letzten Jahren konnten die Voraussetzungen geschaffen werden, um die künftigen Verkehrsströme von und nach Nidwalden bewältigen zu können. Mit dem Ausbau des Kirchenwald-/Lopper-Strassentunnels der A2 wurde die Sicherheit der Nord-Süd-Achse in diesem Abschnitt wesentlich verbessert. Nachdem die A2 nun gegen Steinschlag gesichert ist, beeinträchtigen zunehmend Stausituationen den Verkehrsfluss des MIV.

2.1.2 Bypass Luzern

Bereits seit dem Jahr 2003 gibt es Planungen seitens des ASTRA, die Kapazität der Nord-Süd-Achse in Luzern zu erhöhen. Dazu wurden verschiedene Varianten mit Zweckmässigkeitsprüfungen untersucht. Mit der Engpassbeseitigung auf der A2/A14 verfolgt das ASTRA mit dem Projekt Bypass Luzern die Ziele Sicherstellung der zukünftigen Funktionalität der Nord-Süd-Achse, Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Anschlüsse an die Nationalstrasse, Schaffung von Ausweichmöglichkeiten bei Unfällen und Unterhaltsarbeiten, Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentralschweiz und der Agglomeration Luzern sowie Entlastung der Stadtautobahn und des Stadtzentrums von Luzern vom Durchgangsverkehr und Verbesserung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs.

Nachfolgend die Übersicht über das Gesamtsystem des Bypass Luzern, wie es in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) dargestellt ist.



A2/A14 Gesamtsystem Bypass Luzern

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

Die A2 und die A14 stossen im Raum Luzern an ihre Kapazitätsgrenzen. Rund 92'000 Fahrzeuge passieren täglich den Reussporttunnel. Bis 2020 dürften es 100'000 und bis 2030 sogar über 110'000 Fahrzeuge sein. Mit den aktuellen Verkehrskapazitäten lässt sich diese Zunahme nicht bewältigen. Das Gesamtsystem Bypass Luzern stellt die beste Lösung für die zukünftigen Anforderungen dar. Es ist ein Schlüsselprojekt des Agglomerationsprogramms des Kantons Luzern.

Ziele

- Engpass auf der Autobahn A2/A14 beseitigen
- Zukünftige Funktionalität der Nord-Süd-Achse sicherstellen
- Funktionsfähigkeit der Anschlüsse an die Nationalstrasse sicherstellen
- Ausweichmöglichkeiten bei Unfällen und Unterhaltsarbeiten schaffen
- Erreichbarkeit der Zentralschweiz und der Agglomeration Luzern verbessern
- Stadtautobahn und Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr entlasten und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr verbessern

Kosten

Das Projekt kostet ohne Spange Nord rund 1.6 Milliarden Franken und wird vom Bund finanziert.

Projektstand

Generelles Projekt; Stand Mai 2014

Projektelemente

- Ausbau Nord**
 - Ausbau zwischen Verzweigung Rotsee und Anschluss Buchrain auf je drei Spuren in beide Richtungen
 - Bau einer dritten Röhre beim Tunnel Rathausen
 - Ausbau Verzweigung Rotsee
- Tunnel Bypass**
 - Rund 3.5 km langer neuer richtungstrennter Strassentunnel
 - Der Transitverkehr wird an den heutigen Anschlüssen Emmen Süd, Luzern-Zentrum und Luzern-Kriens vorbei geführt.
- Stadtautobahn**
 - Die heutige Autobahn mit den Tunneln Reussport und Sonnenberg wird zur Stadtautobahn.
 - Der zentrumsnahe Anschluss Lochhof wird in Betrieb genommen.
- Spange Nord und Massnahmen für den öv**
 - Die Spange Nord als neue städtische Hauptverkehrsachse soll den Verkehr auf die Stadtautobahn lenken.
 - Die Entlastung im Stadtzentrum wird für Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt.
 - Die Spange Nord ist ein kantonales Projekt (siehe Rückseite).
- Ergänzung Süd**
 - Ummarkierung auf je drei Fahrstreifen in beide Richtungen im Tunnel Spier
 - Zusammenschluss mit der Verlängerung des Verflechtungsstreifens von der Verzweigung A8/A2 bis zum Anschluss Hergiswil
 - Diese Verlängerung wird unabhängig vom Projekt Bypass vorgängig erstellt.

Im Jahre 2006 nahm die Regierung Stellung zur Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Ergänzung Süd. Darin wurde das Ziel des Gesamtvorhabens aus Sicht des Kantons Nidwalden formuliert, dass die Erreichbarkeit der Kantone Nidwalden, Obwalden und Uri aus den Räu-

men Luzern, Zürich, Zug, Basel und darüber hinaus langfristig gesichert wird. Dies betrifft zum einen Pendler, zum anderen auch den wichtigen touristischen Verkehr in Nidwalden und Engelberg sowie aus Obwalden via A8. Die wichtige Nord-Süd-Achse A2 ist so auszubauen, dass das untergeordnete Netz (Kantons- und Gemeindestrassen) von Durchgangsverkehren verschont bleibt und dass auch im Ereignisfall das lokale Netz nicht zusammenbricht.

Im Herbst 2014 fand die Vernehmlassung bei den Kantonen statt (Beschluss des Regierungsrats; RRB vom 28.10.2014). Der Kanton Nidwalden forderte 2 mal 3 durchgehende Fahrstreifen im Bereich Anschluss Luzern/Horw sowie 3 durchgehende Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süd zwischen dem Anschluss Hergiswil und der Verzweigung Lopper. In seiner Stellungnahme vom 10.12.2015 lehnte das ASTRA die Ausbauforderungen von Nidwalden ab. Gründe für die Ablehnung sieht das ASTRA in den Verkehrssimulationen, welche keine dauerhaften Überlastungen ausweisen, der Vermeidung von Überdimensionierungen, der Berücksichtigung von Anschlussknoten (Kreisel Schlund) sowie den hohen Zusatzkosten. Für einen 6-streifigen Ausbau im Bereich Anschluss Luzern-Horw (beide Richtungen) werden Zusatzkosten von ca. 185 Mio. Franken, für den 3. Fahrstreifen Hergiswil Nord-Verzweigung Lopper in Richtung Süden Kosten von ca. 250 Mio. Franken genannt. Damit entstehe gemäss ASTRA ein deutlich ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Zwischenzeitlich erfolgte die Genehmigung des Generellen Projektes durch den Bundesrat (16.11.2016). Es wird davon ausgegangen, dass der Planungs- und Genehmigungsprozess noch bis 2025 andauern wird und sich dann eine 10jährige Bauphase anschliesst. Damit wäre eine frühestmögliche Inbetriebnahme des Bypass im Jahr 2035 realisierbar. Die Finanzierung der Massnahme ist durch den neu geschaffenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) vorgesehen.

Im Rahmen des Generellen Projektes ist die Engpassbeseitigung nicht durchgängig im gesamten Perimeter vorgesehen. Es handelt sich dabei um den fehlenden 3. Fahrstreifen auf Höhe Ausfahrt Luzern/Horw in beiden Richtungen und den fehlenden 3. Fahrstreifen zwischen Hergiswil Nord und der Verzweigung Lopper in Fahrtrichtung Süd. Verschiedene Einflussfaktoren lassen Überlastungen in der Zeit bis zur Inbetriebnahme des Bypass sowie im Endzustand erwarten.

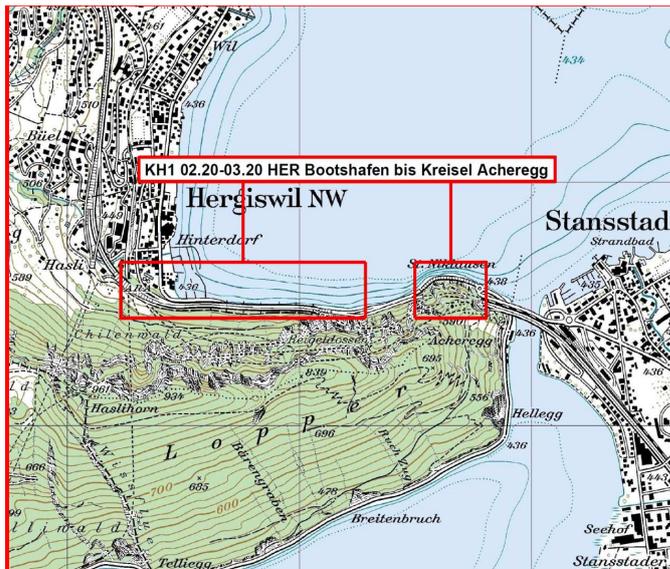


2.1.3 Erhaltungsprojekte ASTRA

Beim Erhaltungsprojekt (EP) Hergiswil – Kantonsgrenze NW/LU handelt es sich um eine vorgezogene Massnahme, welche bereits 2019 bis 2022 realisiert werden soll, sofern dem ASTRA die erforderlichen Ressourcen zur Verfügung stehen. Neben der Erneuerung der Anlagen wird der Standstreifen verbreitert, um in Spitzenzeiten als 3. Fahrstreifen (nur in Fahrtrichtung Nord) Verwendung zu finden. Ein wichtiger Baustein ist dabei auch der verbesserte Lärmschutz.

Ein weiteres EP betrifft den Abschnitt Achereggbrücke – Lopper, bei welchem es um die Sanierung der ehemaligen A2-Strecke ausserhalb des Loppers mit den entsprechenden Kunstbauten geht. Der Kanton ist mit der Kantonsstrasse als Teilprojekt (Stützmauern, Galerie 5) involviert. Die ursprünglich geplante zeitgleiche Ausführung

ist nach letztem Stand einer gestaffelten Ausführung gewichen. (Grund: Finanzierung ASTRA). Vorgesehen ist nun eine vorgezogene Sanierung der Kantonsteile und eine dem oben genannten EP nachgelagerten Sanierung des ASTRA-Perimeters.



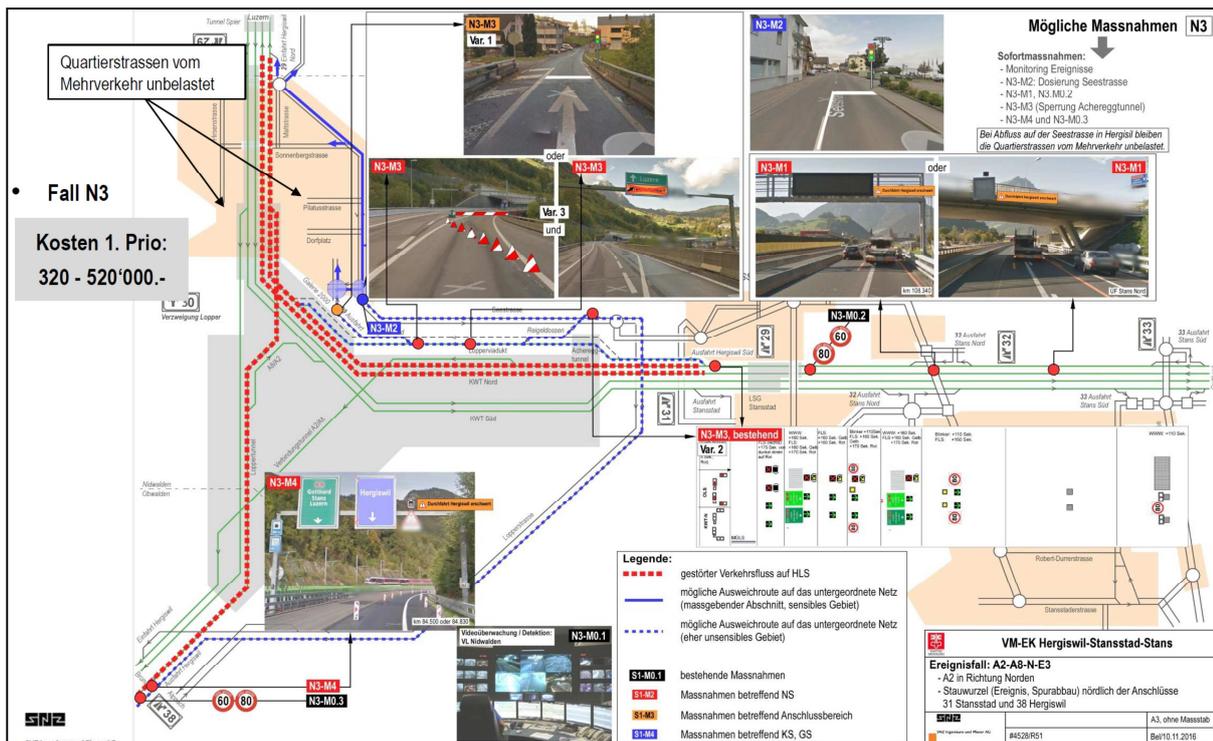
Das EP Lopper Nord umfasst die Instandstellung der National- und Kantonsstrasse entlang dem Lopper. Neben dem Steinschlagschutz mit Felsreinigung werden diverse Kunstbauten und das Trasse saniert.

Beide EP haben Auswirkungen auf die Verkehrsführung und/oder auf das Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse KH1 (Seestrasse Hergiswil). Bei Störungen auf der Nationalstrasse – vor allem in Fahrtrichtung Nord – kann es schnell zu Ausweichverkehren und damit Überlastungen auf der Kantonsstrasse kommen. Auch weitere Bauvorhaben können zumindest zeitweise den Verkehrsablauf auf der Seestrasse beeinflussen. Es ist daher eine Koordination der Bauvorhaben vorzunehmen.

2.1.4 Verkehrsmanagement-Ereigniskonzept

Die Problematik der begrenzten Kapazitäten zeigt sich mit zunehmender Häufigkeit bereits heute im Raum Luzern/Hergiswil. Insbesondere in Fahrtrichtung Norden hat sich die Anzahl an Störungen erheblich erhöht, mit negativen Auswirkungen auf die Seestrasse. Daher stellte der Kanton die Forderung ans ASTRA, für eine Abhilfe der Störungen zu sorgen.

Aufgrund der Zurückhaltung des ASTRA, flankierende Massnahmen vertieft zu untersuchen, wurde seitens des Amtes für Mobilität zusammen mit den betroffenen Gemeinden Hergiswil, Stansstad und Stans 2016 ein Gutachten zum Verkehrsmanagement-Ereigniskonzept erstellt. Es enthält neben einer Analyse der IST-Situation diverse Massnahmenvorschläge. Als Massnahmen der 1. Priorität werden ein Monitoring, eine Zuflussdosierung auf der Seestrasse am Dorfeingang Hergiswil sowie eine Zuflussdosierung oder Sperrung der Einfahrt aus Richtung Lopperviadukt in die Bahnhofstrasse vorgeschlagen. Alle Massnahmen betreffen die Fahrtrichtung Nord. Die geschätzten Kosten je nach Variante liegen zwischen 320'000 und 520'000 Franken.



Das oben dargestellte Verkehrsmanagement-Ereigniskonzept wurde von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern des Amtes für Mobilität, der Kantonspolizei und den Gemeinden Hergiswil, Stans und Stansstad, diskutiert und verabschiedet. Mit Schreiben vom 6.2.2017 wurde das Konzept auch dem ASTRA mit der Bitte um Stellungnahme unterbreitet. Eine Rückmeldung ist noch ausstehend.

2.2 Beantwortung der Fragen

2.2.1 Wie sieht der Regierungsrat die mittel- und langfristige Entwicklung des Verkehrs in Nidwalden? Sowohl im Bereich ÖV als auch im Bereich MIV.

Der Verkehr hat in den letzten Jahren auch in Nidwalden laufend zugenommen. Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs bewirkt unter anderem Staus und Behinderungen des öffentlichen Verkehrs auf den Strassen. Ohne Massnahmen werden sich diese Probleme in Zukunft noch verstärken. Mit einer geeigneten Siedlungsstruktur, mit einer gezielten Anpassung der Strasseninfrastruktur, mit einer Verbesserung des öv-Angebots und einem dichteren und sicheren Langsamverkehrs-Netz sollen die Probleme gelöst werden. Die Entwicklung des Verkehrs in Nidwalden ist eng mit der Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sowie der allgemeinen Zunahme der Mobilität in der Bevölkerung verbunden.

Der kantonale Richtplan ist hier das Planungsinstrument, welches Aussagen zum Entwicklungspfad macht. Der Teilrevision 2015/2016 des Richtplans wurde vom Landrat am 15. Februar 2017 zugestimmt. Darin wird bis 2030 in Nidwalden mit 45'900 Bewohnerinnen und Bewohnern gerechnet. Zwischen 2014 und 2030 entspricht dies einer Zunahme um 9,1%. Bei den Arbeitsplätzen wird mit einer Zunahme von heute knapp 23'500 auf 25'600 (+ 9%) gerechnet. Das Wachstum schwächt sich gegenüber den letzten 20 Jahren ab. Dennoch wird die prognostizierte Entwicklung zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs in und um Nidwalden führen. Die Pendlerströme und auch die allgemeine Mobilität werden weiter zunehmen.

Beim öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus) hat sich die Zahl der Fahrgäste in den letzten Jahren ebenfalls stark entwickelt (siehe Vorbemerkungen). Im Rahmen der Planungen des Bundes für die Bahninfrastrukturen (Umsetzung von FABI) wird gegenwärtig der Ausbauschritt 2030 bearbeitet. Darin wird auch die Weiterentwicklung des Angebots der Zentralbahn (zb)

geprüft. Die Nachfrageprognosen zeigen auf dem Abschnitt Stans-Luzern eine Entwicklung der durchschnittlich Reisenden an Werktagen (DWV) während der Spitzenstunde von aktuell 3'211 (2014) auf 3'849 im Jahr 2030. Dies entspricht einer Zunahme in diesem Zeitraum von 20%. Auf dem Abschnitt Luzern-Kriens Mattenhof wird eine Steigerung von 10'032 (2014) auf 15'738 (2030) oder 57% prognostiziert. Um diese Nachfragesteigerungen bewältigen zu können, sind Angebotsausbauten und Infrastrukturergänzungen notwendig. Die entsprechenden Ausbauten werden im STEP Angebotsschritt 2030 des Bundes aufgezeigt. Das Eidgenössische Parlament wird voraussichtlich Ende 2018 darüber befinden.

2.2.2 Existiert ein mittel- und langfristiges Verkehrskonzept? Wenn ja, wie sieht es aus?

Die generelle Zielsetzung im *Leitbild Nidwalden 2025* "Zwischen Tradition und Innovation" lautet unter dem Zwischentitel Umwelt (Z2) wie folgt:

| | |
|------------------|--|
| <i>Mobilität</i> | Z2 Die Mobilität nimmt nicht mehr weiter zu. Siedlung und Verkehr sind aufeinander abgestimmt. |
|------------------|--|

Die zugehörigen Stossrichtungen werden wie folgt umschrieben:

| | |
|-----------------------------|--|
| <i>Individualverkehr</i> | S2.1 Beim motorisierten Individualverkehr wird die Strategie verfolgt, den Verkehr für die Wohnbevölkerung verträglich zu gestalten. |
| <i>Öffentlicher Verkehr</i> | S2.2 Das öffentliche Verkehrsangebot ist bedürfnisgerecht, optimiert und bezahlbar. |
| <i>Langsamverkehr</i> | S2.3 Für den Langsamverkehr bestehen attraktive Verbindungen. |

Die Umsetzung dieser Ziele und Stossrichtungen erfolgt gemäss dem Legislaturprogramm 2016 – 2019 sowie den einzelnen Jahreszielen.

Dementsprechend wurde das Thema Verkehr im Rahmen des Agglomerationsprogramms Nidwalden ausführlich analysiert und daraus eine Teilstrategie Verkehr entwickelt. Zur Umsetzung dieser Teilstrategie Verkehr wurden konkrete Massnahmen erarbeitet. Diese Massnahmen orientieren sich an der übergeordneten Zielsetzung, den Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten. Das Thema Verkehr kann nicht eigenständig betrachtet werden. Die Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft muss sichergestellt werden. Das Agglomerationsprogramm ist das entsprechende Instrument dazu. 2011 wurde das Agglomerationsprogramm Nidwalden der 2. Generation dem Bund eingereicht. Es umfasst insgesamt 22 Massnahmenpakete davon 15 Massnahmen zum Verkehr. Das Agglomerationsprogramm wurde im Rahmen des Prüfprozesses vom Bund auf seine Gesamtwirkung hin beurteilt und für gut befunden. Ausgewählte Massnahmen werden deshalb zwischen 2015 und 2018 vom Bund mit rund 3,53 Mio. Franken mitfinanziert. Der Regierungsrat verfügt damit über ein mittel- und langfristiges Verkehrskonzept, um die künftigen Verkehrsströme auf Schiene und Strasse bewältigen zu können. Nachdem ein Agglomerationsprogramm der 3. Generation aus Kapazitätsgründen nicht erstellt wurde, ist aber zwingend ein Agglomerationsprogramm der 4. Generation (Einreichung 2020) nötig, um die Entwicklungen aufzuarbeiten und wieder über ein aktualisiertes Verkehrskonzept zu verfügen.

2.2.3 Welche Auswirkungen hat eine Bypass-Lösung auf den Autobahnabschnitt Hergiswil? Mit welchen Frequenzen muss gerechnet werden und welche Stauptentiale werden erwartet?

Im Gesamtpaket des Bypass Luzern wird als vorgezogene Massnahme die Fahrbahn in Richtung Norden im Abschnitt Verzweigung Lopper bis Hergiswil Nord um einen dritten Fahrstreifen erweitert und der Lärmschutz verbessert. Damit profitiert nicht nur die Gemeinde Hergiswil vom besseren Lärmschutz (sie beteiligt sich auch erheblich finanziell daran), sondern der Verkehrsfluss beim Zusammenkommen der A2 und A8 wird durch die temporäre Nutzung des 3. Fahrstreifens verbessert, auch wird das Stauende nach Norden verschoben.

Grundsätzlich profitiert der Kanton Nidwalden von einer Kapazitätsverbesserung – jedoch mit zwei Ausnahmen. Bei der Anschlussstelle Luzern/Horw wird die Stammfahrbahn in beide Richtungen nicht von 2 auf 3 Fahrstreifen erhöht (damit Staugefahr) und in Richtung Süden bleibt es zwischen Hergiswil Nord und der Verzweigung Lopper ebenfalls bei nur 2 Fahrstreifen, was zu gewissen Zeiten zu Staus bzw. Ausweichverkehr durch Hergiswil führen wird.

Gemäss technischem Bericht zum generellen Projekt des ASTRA sind Frequenzerhöhungen je nach Abschnitt und Zeitraum zwischen 22% und 41% zu erwarten.

| Querschnitt | DTV 2010 | Prognose 2030 B1 | Zunahme 2010-2030 | Prognose 2040 B1 | Zunahme 2010-2040 |
|---|----------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| A2 Hergiswil Nord-LU/Horw (Spiertunnel) | 67'440 | 82'240 | +22% | 88'960 | +32% |
| A2 Vzw. Lopper Stammlinie Luzern | 59'890 | 73'230 | +22% | 79'270 | +32% |
| A2 Vzw. Lopper Stammlinie Gotthard | 43'720 | 54'670 | +25% | 58'970 | +35% |
| A8 Vzw. Lopper Stammlinie Spiez | 24'340 | 31'870 | +31% | 34'270 | +41% |

Quelle: N2/N14 Gesamtsystem Bypass Luzern, Technischer Bericht Generelles Projekt, Genehmigt am 30.06.2014

Aus kantonaler Sicht sind die heutigen und künftigen Staus kritisch zu beurteilen. Zu Rückstaus auf der A2 in Richtung Norden kommt es bereits heute zu Spitzenzeiten. Dies wird Verkehrsüberlastungen und Unfälle meist auf Abschnitten im Kanton Luzern verursachen. Mit dem Ausbau zwischen Verzweigung Lopper und Hergiswil werden sich die Staus nach Norden verschieben. Aufgrund des Engpasses Ein-/Ausfahrt Luzern/Horw ist davon auszugehen, dass die Anzahl und die Dauer von Staus in den kommenden Jahren zunehmen werden. Bereits kleine Ursachen (wie z.B. nasse Fahrbahnen) können Staus oder Stockungen auslösen. Mit erheblichen Behinderungen ist auch während den Bauarbeiten für das EP Hergiswil – Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden zu rechnen und zwar in beide Fahrtrichtungen.

Aus der Sicht des ASTRA sind die Störungen jedoch vertretbar, da diese nur an einigen Spitzentagen auftreten und das Nutzen-Kosten-Verhältnis für weitere Ausbaumassnahmen ungünstig sei und im Zuge des EP jeweils immer 2 Fahrstreifen pro Richtung erhalten bleiben.

2.2.4 Was unternimmt der Regierungsrat, um die neuen, im Umfeld von Luzern / Hergiswil entstehenden Veränderungen bewältigen zu können?

Die Regierung hat sich bereits in früheren Jahren zum Bypass Luzern geäussert (RRB Nr. 293 vom 6.4.2004 und RRB Nr. 388 vom 20.6.2006). Zuletzt hat die Regierung im Rahmen der Vernehmlassung zum generellen Projekt Bypass Luzern Stellung genommen (RRB Nr. 791 vom 28.10.2014). Darin wird das Projekt grundsätzlich begrüsst, aber das ASTRA aufgefordert, die erkannten Defizite zu überarbeiten.

Darüber hinaus hat die Regierung mit RRB Nr. 127 vom 23.02.2016 Stellung zum EP A2 Hergiswil – Kantonsgrenze NW/LU genommen. Darin stehen folgende drei zentralen Forderungen.

- Mit der Umsetzung des Projektes wird das Ziel verfolgt, den Verkehrsfluss und den Lärmschutz zu verbessern. Aus Sicht des Kantons Nidwalden ist es unabdingbar, dass auch die Verkehrssicherheit nach Realisierung der Massnahme mindestens das

gleiche Niveau wie heute aufweist, anzustreben ist sogar eine Verbesserung der Unfallsituation. Dies gilt auch im Hinblick auf den Einsatz von Blaulichtorganisationen. Daher ist es dringend geboten, die Planung der Notausfahrt in Hergiswil (Pilatusstrasse) in Fahrtrichtung Nord zu überarbeiten.

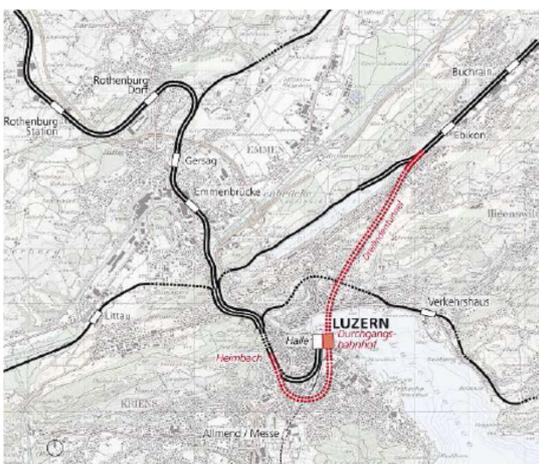
- Sowohl während der Bauzeit als auch im normalen Betrieb ist zu gewährleisten, dass Störungen auf der Nationalstrasse nicht zu Überlastungen auf der Kantonsstrasse, insbesondere im Abschnitt Stansstad-Hergiswil führen. Es sind durch das ASTRA im Vorfeld geeignete Massnahmen zu ergreifen, um allfällige Störungen in Abstimmung mit den zuständigen kantonalen Stellen zu vermindern oder zu beseitigen.
- Im Dorfkern von Hergiswil wird der Jahresgrenzwert für Stickoxid (NO₂) der Luftreinhalte-Verordnung (LRV; SR 814.318.142.1) weiterhin stark überschritten. Die Erstellung der Lärmschutzwände hat möglicherweise eine Auswirkung auf die Verbreitung der NO₂-Emissionen im Dorfkern von Hergiswil. Die Immissionsituation in Hergiswil ist deshalb durch das ASTRA weiterhin mittels der bestehenden Immissionsmessungen zu überwachen und bei Bedarf Massnahmen zu treffen.

Mit Schreiben vom 23.2.2016 im Rahmen der Stellungnahme zum EP wurden diese Forderungen auch beim Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK deponiert. Eine Rückmeldung auf die Stellungnahme oder ein Entscheid des UVEK stehen noch aus. Grundsätzlich können die Einwendungen des Regierungsrats im Rahmen der Erarbeitung des Ausführungsprojekts berücksichtigt werden. Hierzu bleibt die Baudirektion mit dem ASTRA im Kontakt.

Um die bereits heute bestehenden Probleme auf der Kantonsstrasse in Hergiswil zu identifizieren und zu lösen, hat das Amt für Mobilität in einer Arbeitsgruppe zusammen mit den beteiligten Akteuren ein Gutachten für ein Verkehrsmanagement-Ereigniskonzept mit Lösungsansätzen erstellen lassen (siehe vorne 2.1.4).

2.2.5 Welche Auswirkungen hätte ein negativer Entscheid zum Projekt „Tiefbahnhof“ auf die Verbindungen von und nach Nidwalden?

Es wird davon ausgegangen, dass es bei dieser Frage um den Durchgangsbahnhof in Luzern geht. Der heutige Kopfbahnhof Luzern ist der zentrale Verknüpfungspunkt zwischen der ZB und dem nationalen Bahnnetz. Je attraktiver das Bahnangebot im Knoten Luzern ist, desto mehr Möglichkeiten bestehen für die Anschlüsse nach Bern, Basel, Zug, Zürich, Gotthard und Ostschweiz. Angebotsausbauten im Bahnhof Luzern sind aufgrund der eingeschränkten Kapazitäten auf den Zufahrtsachsen nur noch sehr beschränkt möglich. Um das Bahnangebot in und um Luzern künftig ausbauen zu können, braucht es mittel- und langfristig einen Durchgangsbahnhof. Dieser Durchgangsbahnhof schafft neue Kapazitäten in der Zufahrt zum Bahnhof Luzern und im Bahnhof selber (Vollknoten).



Linienführung des Durchgangsbahnhofs Luzern (rot)

Der Durchgangsbahnhof soll in zwei Etappen realisiert werden. In einer ersten Etappe ist der Bau des Dreilindentunnels mit Tiefbahnhof (4 zusätzliche Perrons) geplant. Die Kosten belaufen sich auf 1,8 Mia. Franken. Mit der 2. Etappe wird der Tiefbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof erweitert. Der Kostenvoranschlag liegt hier bei 600 Mio. Franken. Mit diesem Vorgehen kann eine zukunftsfähige Lösung für den drittgrössten Bahnhof der Schweiz schrittweise geschaffen werden.

Ein negativer Entscheid zum Projekt eines Durchgangsbahnhofs hätte ungünstige Auswirkungen auf die künftige Entwicklung des Angebots der zb. Zum einen können keine zusätzlichen Angebote aus dem nationalen Schienennetz nach Luzern geschaffen werden und zum anderen wird eine Entwicklung zum Vollknoten Luzern eingeschränkt. Damit können die Anschlüsse der zb von Nidwalden zum Normalspurnetz von SBB, Südostbahn oder BLS nicht nachhaltig verbessert werden.

2.2.6 Hat der Regierungsrat entsprechende Planungen vorgenommen oder in die Wege geleitet?

Mit der Annahme der FABI-Vorlage durch das Stimmvolk anfangs 2014 liegt die Planungshoheit für Bahninfrastrukturen in der Schweiz beim Bund. Er führt den Prozess der Erarbeitung des Strategischen Entwicklungsprogramms STEP für den Angebotsschritt 2030. Zu Beginn dieses Prozesses haben die Planungsregionen aufgrund von Prognosen der Nachfrage im Zeithorizont 2030 ihre Angebotsvorstellungen dem Bund abgegeben. Der Kanton Nidwalden ist Teil der Planungsregion Zentralschweiz. Er hat seine Angebotsvorstellungen für die zb im Planungsbericht der Region im November 2014 dem Bund übermittelt. Im Lenkungsausschuss der Planungsregion Zentralschweiz ist auch der Baudirektor vertreten. Damit hat der Regierungsrat Nidwalden die Möglichkeit, seine Anliegen im Planungsprozess, im vorliegenden Fall auch zugunsten des Durchgangsbahnhofs Luzern, einzubringen. Der Durchgangsbahnhof Luzern wird im Planungsprozess von Nidwalden auf politischer wie auch auf fachlicher Ebene vertreten.

Im erwähnten Planungsbericht sind auch die Angebotsvorstellungen von Luzern enthalten. Für deren Umsetzung ist langfristig ein Durchgangsbahnhof in Luzern notwendig. Die Planungsregion setzt sich gesamthaft gegenüber dem Bund für diesen Durchgangsbahnhof ein. Gemäss heutigem Planungsstand wird der Durchgangsbahnhof vom Bund als langfristige beste Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme im Raum Luzern gesehen. Der Zeithorizont für dessen Realisierung hängt eng mit den verfügbaren Mitteln im Bahninfrastrukturfonds (BIF) zusammen. Weil es neben dem Durchgangsbahnhof Luzern noch zahlreiche weitere gewichtige Bahninfrastrukturprojekte in der Schweiz gibt (zB. Zimmerbergtunnel mit rund 1 Mia. Franken) werden diese vom Bund nach verschiedenen Kriterien bewertet und priorisiert. Es ist heute davon auszugehen, dass der Durchgangsbahnhof Luzern im AS 2030 noch nicht enthalten ist. Aus diesem Grund wird gegenwärtig von Luzern, in Zusammenarbeit mit dem Bund und den Kantonen Ob- und Nidwalden, eine Vorfinanzierung des Vorhabens geprüft. Mit einer Vorfinanzierung kann der Durchgangsbahnhof Luzern früher gebaut werden. Der Regierungsrat wird den Landrat über die Ergebnisse dieser Abklärungen und das mutmassliche finanzielle Engagement von Nidwalden zu gegebener Zeit informieren.

Bei den Strassen laufen die Planungen für den Bypass Luzern. Hier wird sich der Regierungsrat zusammen mit den anderen betroffenen Kantonen beim Bund einbringen, um Staus in Ennethorw langfristig zu verhindern. Die Umsetzung des EP Hergiswil – Kantonsgrenze NW/LU wird vom ASTRA gegenwärtig vorbereitet. Hier wird sich der Regierungsrat dafür einsetzen, dass die Mängel, welche in der Stellungnahme zum Ausführungsprojekt moniert wurden, umgesetzt werden.

2.2.7 Sind Gespräche mit dem ASTRA und/oder dem BAV eingeleitet und geführt worden?

Auf fachlicher Ebene finden regelmässig verschiedene Gespräche mit dem ASTRA statt. So wurden beispielsweise Gespräche zum nationalen Verkehrsmanagementplan Verzweigung Lopper-Verzweigung Rotsee oder zum Dossier kantonale Verkehrsmanagementpläne geführt. Zudem gibt es halbjährliche Koordinationssitzungen zwischen der Baudirektion und der ASTRA Filiale 3 in Zofingen. Zuletzt fand am 25.01.2017 die Begleitkommissionssitzung zu den Erhaltungsprojekten Acheregg-Lopper und Kantonsgrenze LU/NW-Hergiswil mit Teilnahme des Baudirektors statt. Dort wurde seitens ASTRA bekräftigt, dass am generellen Projekt Bypass Luzern festgehalten werden soll.

In den Belangen der Bahn besteht zwischen dem Kanton und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) ein enger Kontakt. Wie vorgängig beschrieben wird der STEP-Prozess vom Bund geführt. Nidwalden bringt seine Anliegen dort ein. Bei Bedarf werden auch bilaterale Gespräche (z.B. betreffend Doppelspur Hergiswil Schlüssel bis Matt) geführt.

2.2.8 Sind unsere Bundesparlamentarier in den Prozess einbezogen worden?

Die Nidwaldner Bundesparlamentarier, Nationalrat Peter Keller und Ständerat Hans Wicki, erhalten einerseits wichtige Regierungsratsbeschlüsse, die sich auf Bundesthemen, namentlich auf Verkehrsthemen, beziehen, zur Kenntnis. Andererseits finden auch regelmässige Treffen des Regierungsrats mit den Bundesparlamentariern statt, bei denen Verkehrsthemen erörtert werden. So trifft sich der Regierungsrat halbjährlich mit den beiden Nidwaldner Vertretern im Nationalrat und im Ständerat.

Es findet zudem mindestens einmal jährlich ein Treffen der Zentralschweizer Regierungskonferenz (ZRK) mit den Zentralschweizer Bundesparlamentariern statt. Letztmals wurden die eidgenössischen Parlamentarier der Zentralschweiz am 01.02.2017 über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur im Rahmen des Ausbaus 2030 informiert. Dabei wurden die Perspektiven im Bahnausbau für die Zentralschweiz aufgezeigt und die entsprechenden Forderungen an den Bund bei den Parlamentariern deponiert. Selbstverständlich kann bei konkretem Bedarf der Einbezug noch verstärkt erfolgen, indem die Nidwaldner Bundesparlamentarier für spezifische Anliegen sensibilisiert und ihre Beziehungen genutzt werden können.

2.3 Weiteres Vorgehen

Die obigen Ausführungen zeigen die Bedeutung der Verkehrsachse Stans-Hergiswil-Luzern für die Erschliessung von Nidwalden auf Bahn und Strasse. Während bei der Bahninfrastruktur die STEP den Takt vorgibt und Nidwalden dort institutionell eingebunden ist, besteht bei der Strasse Handlungsbedarf. Es ist davon auszugehen, dass nach der Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) die hängigen Projekte – und dazu gehört der Bypass Luzern – weiter geplant und umgesetzt werden.

Wie oben ausgeführt, hat die Realisierung des aufgelegten generellen Projekts Bypass Luzern negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss in Ennethorw in Richtung Norden. Ob die diesbezüglichen Einwendungen von Nidwalden im Rahmen der Vernehmlassung zum generellen Projekt vom Bund im Detailprojekt aufgenommen werden, ist ungewiss. Aus diesem Grund soll zusammen mit den von Staus und Engpässen in Ennethorw ebenfalls betroffenen Kantonen Luzern, Obwalden und Uri beim Bund interveniert werden. Zu diesem Zweck sollen die Baudirektoren dieser Kantone über die Vorbehalte von Nidwalden gegenüber dem generellen Projekt Bypass Luzern informiert werden. Ziel ist es dabei, den Baudirektoren die Problematik des Projekts Bypass in Ennethorw aufzuzeigen und eine gemeinsame Position gegenüber dem Bund in der Sache zu erarbeiten. Anschliessend soll diese gemeinsame Position wirkungsvoll gegenüber dem Bund vertreten werden.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, von der Beantwortung der Interpellation von Landrat Dr. Ruedi Waser, Hergiswil, Kenntnis zu nehmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landrat Dr. Ruedi Waser, Buolterlistrasse 27, Hergiswil
- Nationalrat Peter Keller
- Ständerat Hans Wicki
- Landratssekretariat
- Justiz- und Sicherheitsdirektion (elektronisch)
- Kantonspolizei
- Baudirektion
- Amt für Raumentwicklung
- Amt für Mobilität
- Direktionssekretariat Baudirektion (2)

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

