



KANTON
NIDWALDEN

Amt für Raumentwicklung



Agglomerationsprogramm NW 5. Generation

Information Öffentliche Mitwirkung

Montag, 2. Dezember 2024



Begrüssung und Inhalte

- Vorstellung Agglomerationsprogramm, kurz AP (RTR)
- Geschichte AP Nidwalden (RTR)
- Anforderungen des Bundes (LF)
- Betrachtungs- und Beitragsperimeter (LF)
- Roter Faden (LF)
- Moca Indikatoren und Grundsätze des AP (LF)
- Struktur- und Zukunftsbild (LF)
- Strategien (LF)
- Vertiefungsraum Stans West (RTR)
- Vertiefungsraum Flugplatz (RTR)
- Massnahmentypen und Anzahl (LF)
- Massnahmenansätze Siedlung (MV)
- Massnahmenansätze Landschaft (LF)
- Fokus Einzelmassnahmen Verkehr (RTR)
- Nächste Schritte (AMr)



Was ist ein Agglomerationsprogramm



Geschichte AP Nidwalden

Nidwalden ist beim Agglomerationsprogramm von Beginn an dabei:

- 1. Generation:** negative Beurteilung durch Bund
- 2. Generation:** Beurteilung durch Bund positiv; durch Verzicht auf Entwicklung Stans West (Landratsbeschluss) fiel aber Herzstück raus und es konnten nicht alle Massnahmen umgesetzt werden.
- 3. Generation:** Verzicht auf Teilnahme
- 4. Generation:** Abbruch des Projektes mangels Grundlagen (Verkehrsmodell, Datenlage, GVK etc.)
- 5. Generation:** RRB Nr. 704 vom 7.12.2021; erste Sitzung PSG Juli 2022

Chancen und Prozessziele eines Agglomerationsprogramms

- **Gemeinsamer Prozess:** Die Erarbeitung bietet für die ganze Region Chancen für eine positive Entwicklung: Der Gesamtprozess fördert den Austausch innerhalb des Bearbeitungsperimeters und mit angrenzenden Regionen. Durch die mehrjährige Bearbeitungszeit besteht genügend Zeit, Entscheidungsträger und Bevölkerung angemessen zu involvieren.
- **Weiterentwicklung:** Das Agglomerationsprogramm bietet die Gelegenheit, gemeinsam übergeordnete Vorgaben aus Richtplänen und weiteren Konzepten zu präzisieren und weiterzuentwickeln durch gemeinsam zu bestimmende Vertiefungen (z. B. klimaangepasste Entwicklung, Siedlungsgestaltung).

Chancen und Prozessziele eines Agglomerationsprogramms

- **Gemeinsame Vision:** Das AP wirkt auch langfristig. Durch ein gemeinsam erarbeitetes Zukunftsbild für die Agglomeration Nidwalden kann eine gefestigte Basis für die künftigen Entwicklungen geschaffen werden.
- **Mitfinanzierung Verkehrsinfrastrukturen:** Bergbahnen werden über den NRP gefördert, andere Verkehrsinfrastrukturen von Kanton und Gemeinden müssen selbst bezahlt werden. Das AP bietet eine Möglichkeit der Mitfinanzierung von je nach Programmbeurteilung von bis zu 40%.

Anforderungen des Bundes

Die Anforderungen sind seit der 2. Generation gestiegen. Hauptaugenmerk des Bundes in den kommenden Generationen, namentlich in der fünften, liegt auf folgenden Aspekten:

- Schnittstellen im Übergangsbereich nationaler, regionaler und lokaler Netze in Agglomerationen;
- Grundsatz/Ziel: Siedlung nach innen entwickeln und Abstimmung mit Verkehr;
- Grundsatz/Ziel: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen;
- Vernetzung und kombinierte Mobilität;
- Förderung von multimodalen Drehscheiben;
- Mobilitäts- und Parkraummanagement.

Betrachtungs- und Beitragsperimeter Aggloprogramm

Definitiver Stand nach Gespräch mit dem ARE

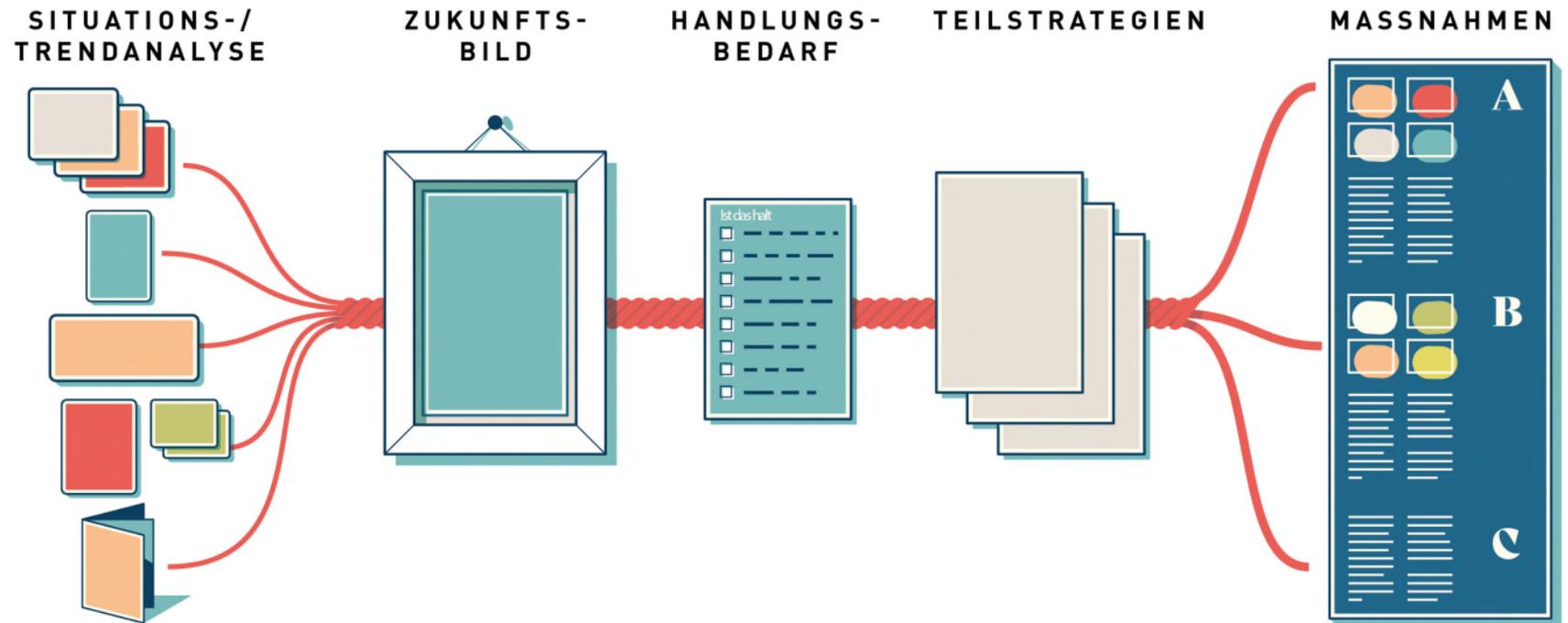
- Gem. Bund ist Stans gem. statistischer Definition keine Agglomeration mehr. Da bereits in der 2. Generation ein AP eingereicht wurde, darf die Agglomeration Stans dennoch weiterhin dabei bleiben.
- Die Gemeinde **Emmetten** wird neu in den bundesbeitragsberechtigten (BeSA) Perimeter aufgenommen.
- In Absprache mit den anderen drei Gemeinden sind **Dallenwil, Engelberg und Wolfenschiessen** aber Teil des für uns massgeblichen Betrachtungsperimeters.



Roter Faden

Erarbeitung von zwei
Hauptdokumenten:

- **Hauptbericht** (Analyse bis und mit Strategie)
- **Massnahmenband**



Der Rote Faden dient zur Orientierung durch das mehrjährige Projekt hindurch.

MOCA-Indikatoren: Stand Agglomeration Nidwalden und Zielrichtung

Fazit

Indikator	Vorgabe
1 Modal Split	Anteil des MIV (in %) gemessen an der Tagesdistanz (Wohnortprinzip) für den Zeithorizont des Zukunftsbildes
2 Unfälle	Anzahl Verunfallte (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr (ausserhalb des Nationalstrassen-netzes) pro 1000 (Einwohner + 0.5 Arbeitsplätzen) für den Zeithorizont des Zukunftsbildes
3 Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklasse	Gliederung A/B/C/D/keine nach ÖV-Güteklasse für den Zeithorizont des Zukunftsbildes (gemäss ARE-Methode ¹⁴)
4 Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse	Gliederung A/B/C/D/keine nach ÖV-Güteklasse für den Zeithorizont des Zukunftsbildes (gemäss ARE-Methode)
5 Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen	Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare überbaute Wohn-, Misch- und Zentrums-zonen für den Zeithorizont des Zukunftsbildes

Beurteilung Ausgangslage



Trendrichtung

Positiv; abnehmender MIV aber immer noch sehr hoher Anteil

Positiv; wenig Unfälle

Stagnation

Stagnation

leicht Positiv

Grundsätze des Agglomerationsprogramms



Gemeinsame Planung



Umweltschonende, abgestimmte und qualitätvolle Siedlungsentwicklung und -gestaltung



Klima- und ressourcenschonend im Alltag und in der Freizeit



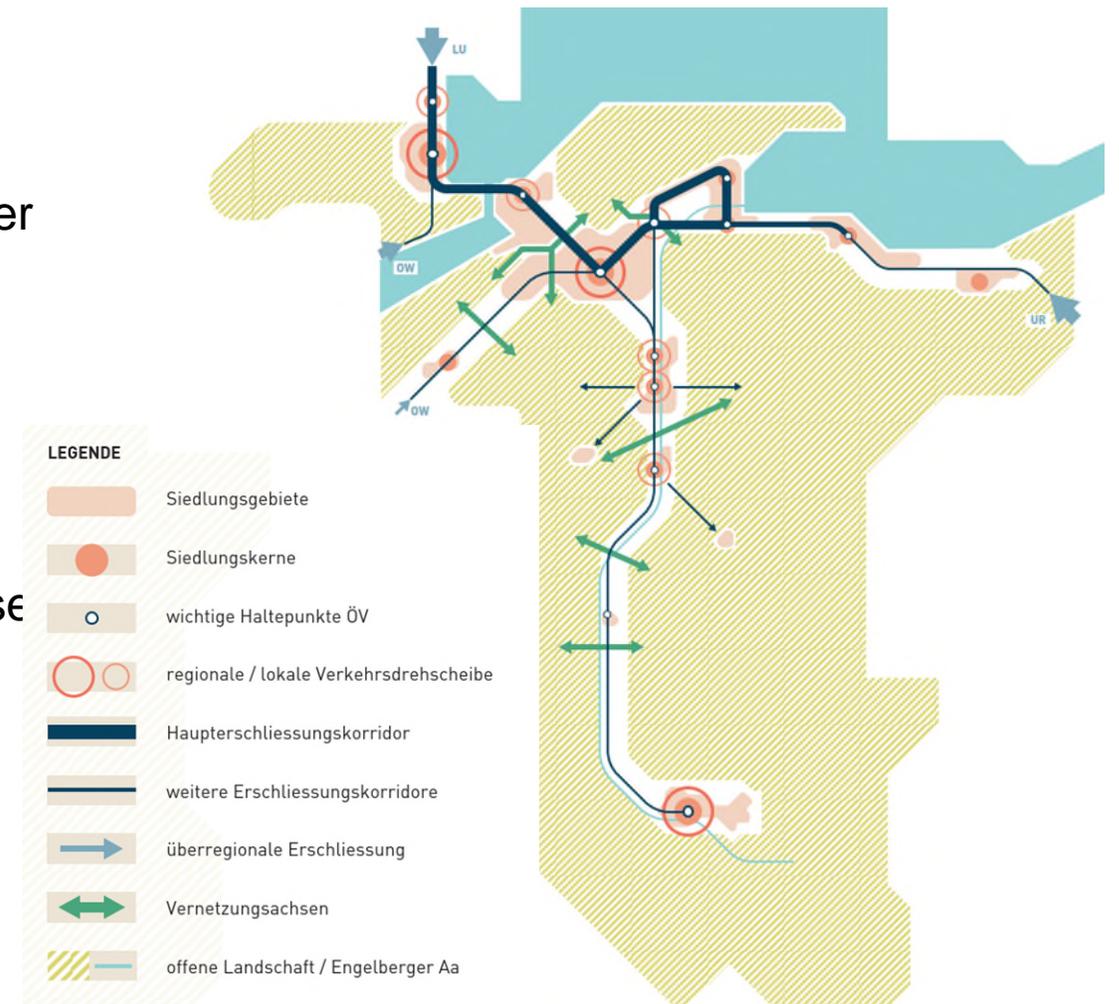
Schutz und Förderung diverser Natur- und Erholungsräume



Zweckmässige und umweltschonende Verkehrssysteme und
Mobilitätsangebote

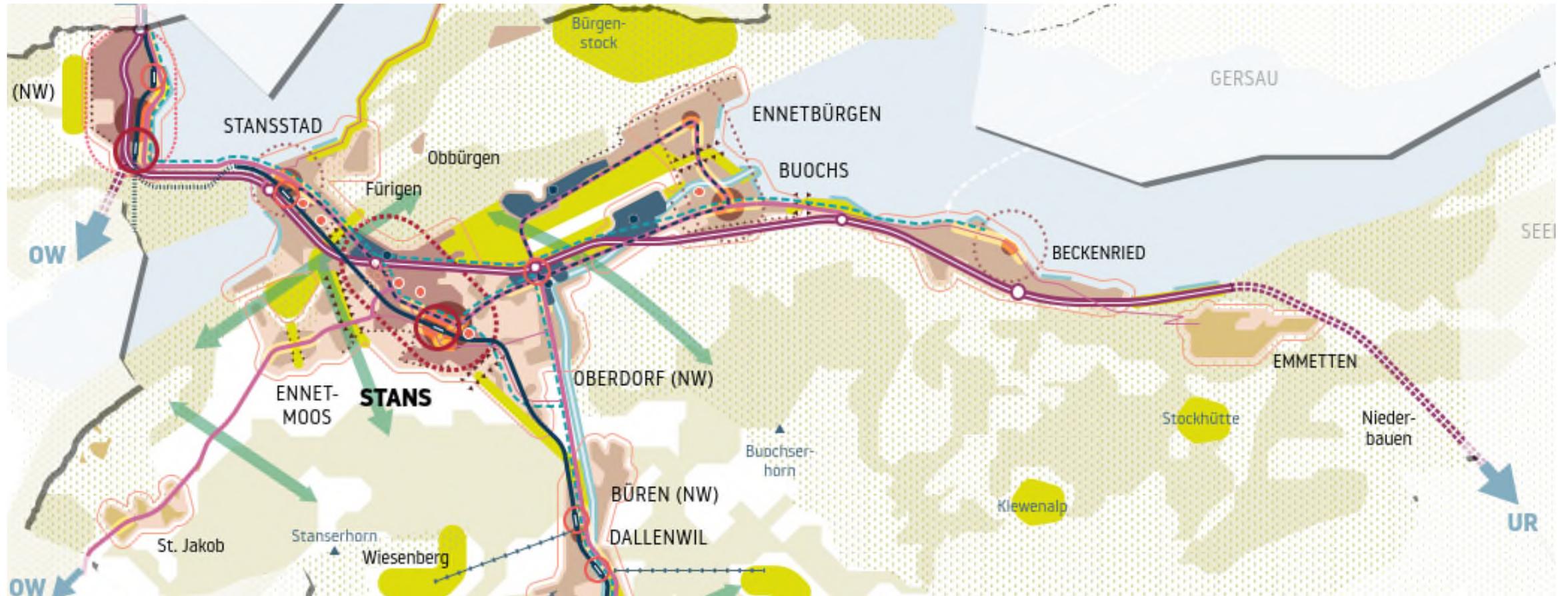
Struktur- und Zukunftsbild

- **Haupterschliessungsachse** zwischen Hergiswil und Buochs mit starkem ÖV und Veloangebot sowie gezielter Erschliessung durch den MIV
- Hauptanschlusspunkte der Region über Luzern, Seelisberg und Alpnach – insbesondere für MIV ist Konzentration auf Autobahn wichtig
- Stärkere Fokussierung der Innenentwicklung Siedlung und Arbeitsplätze entlang der Haupterschliessungsachse
 - Verkehrsabstimmung in diesen Gebieten
- «Normale» Siedlungsentwicklung in weiteren Gemeinden abseits der Achse
- Anschliessung und Vernetzung peripherer Gebiete an ÖV-Linien mittels multimodalen Umsteigepunkten
- Vernetzung und Förderung von Landschaftsräumen



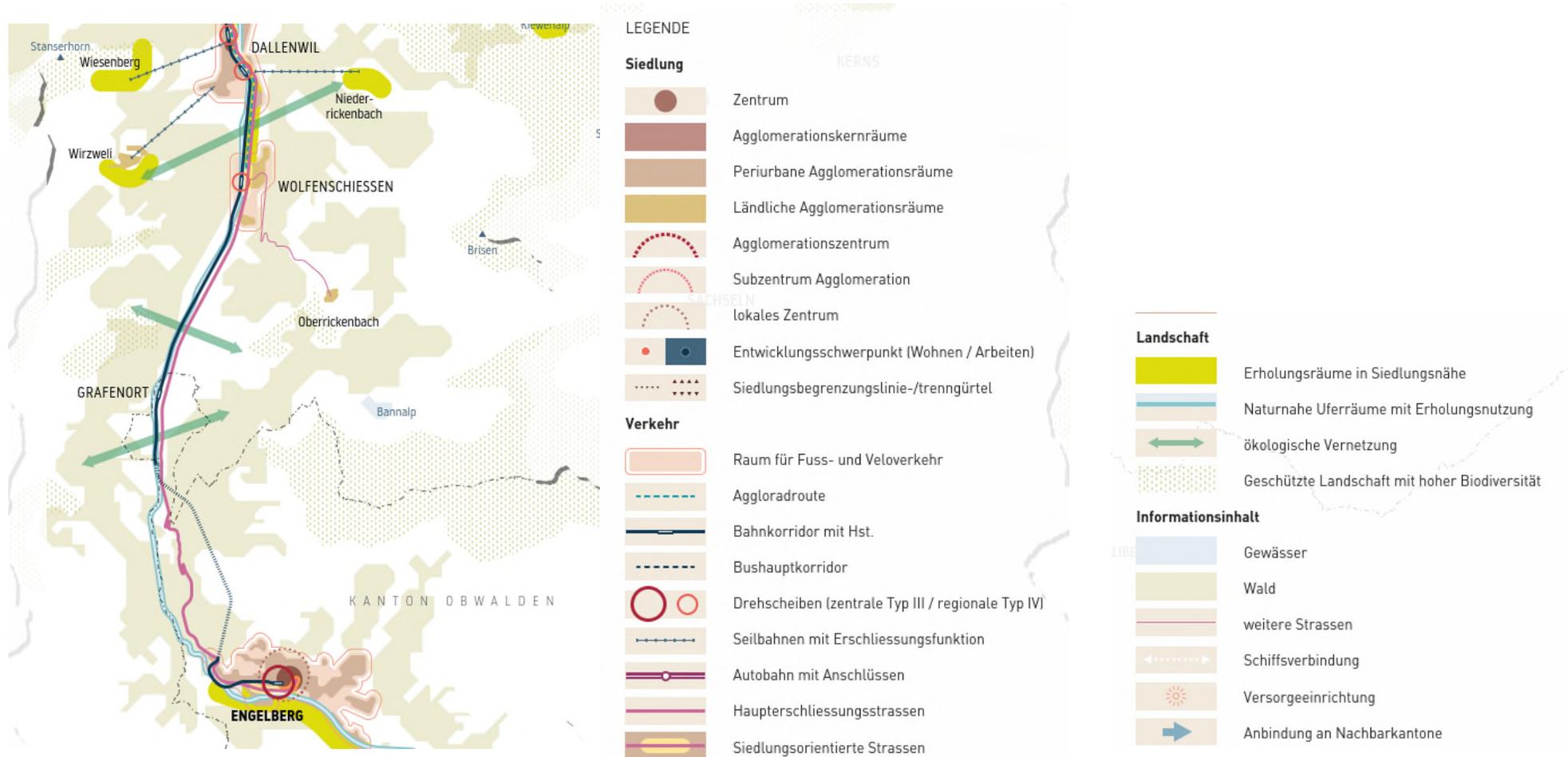


Zukunftsbild

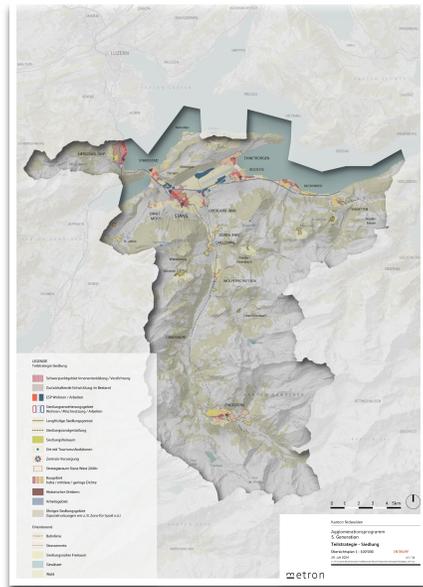




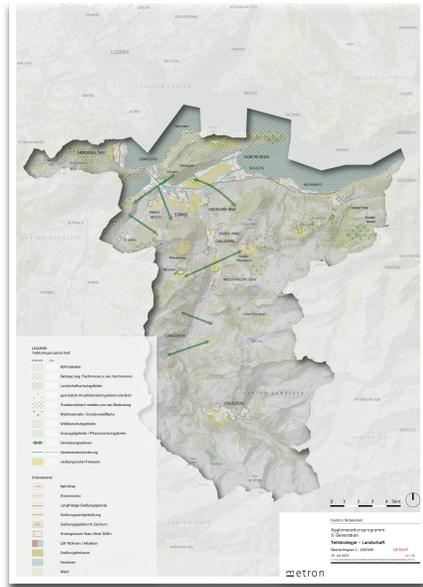
Zukunftsbild



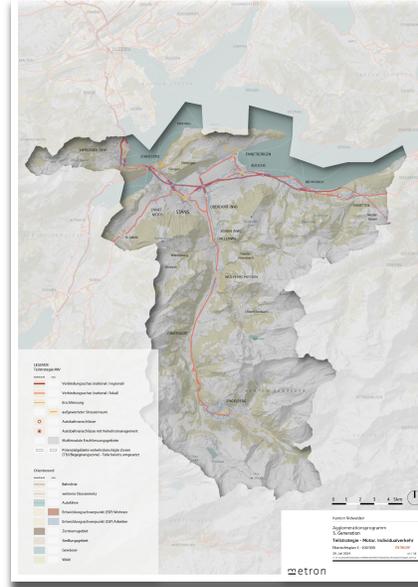
Unterschiedliche Strategien zur Umsetzung des Zukunftsbildes



Strategie Siedlung

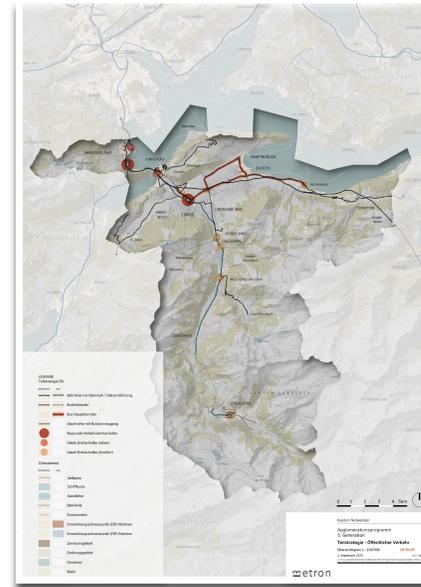


Strategie Landschaft

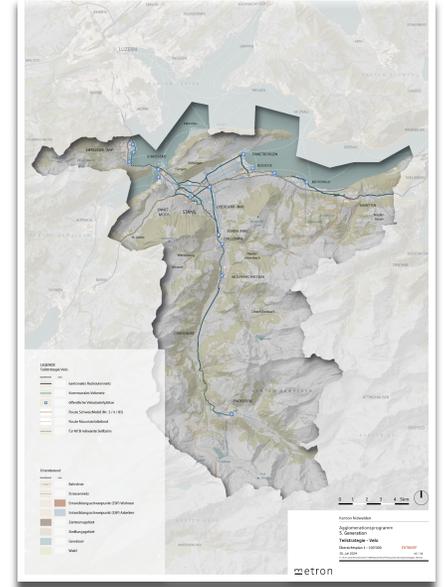


Strategie Verkehr

- Motorisierter Individualverkehr
- Gesamtverkehr
- Verkehrssicherheit

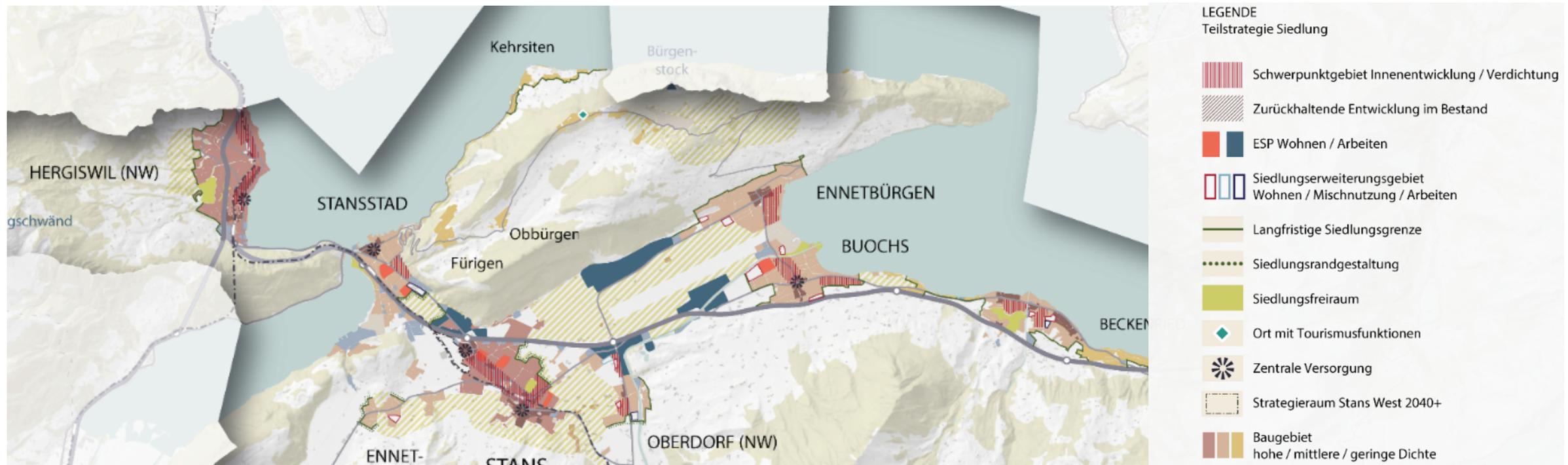


- Öffentlicher Verkehr
- Veloverkehr
- Fussverkehr

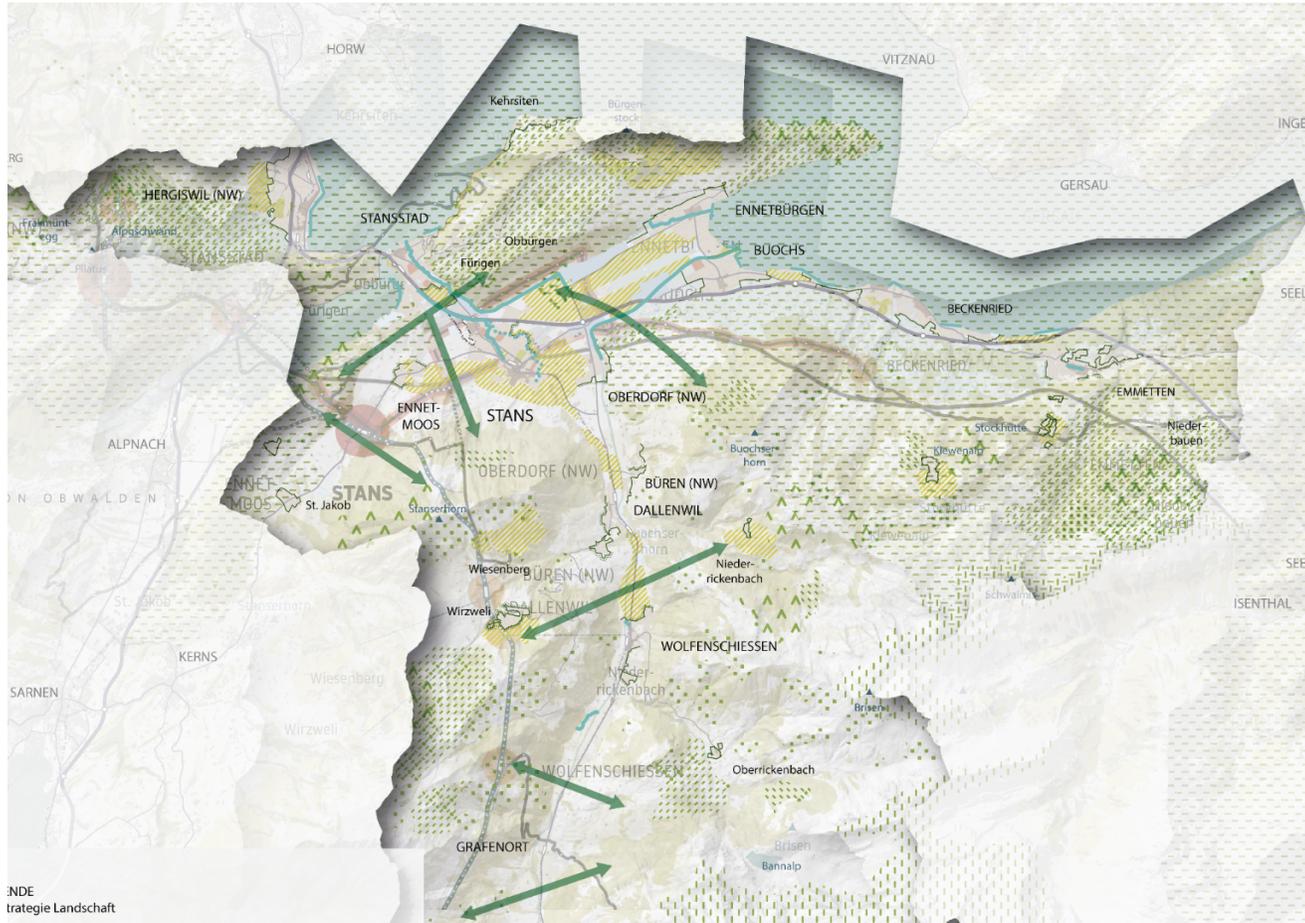


Wichtige Strategieinhalte Siedlung

- Siedlungsentwicklung nach innen lenken
- Schwerpunktmässige Verdichtung des Bestands an zentralen Lagen
- Entwicklungsschwerpunkte abstimmen und umsetzen



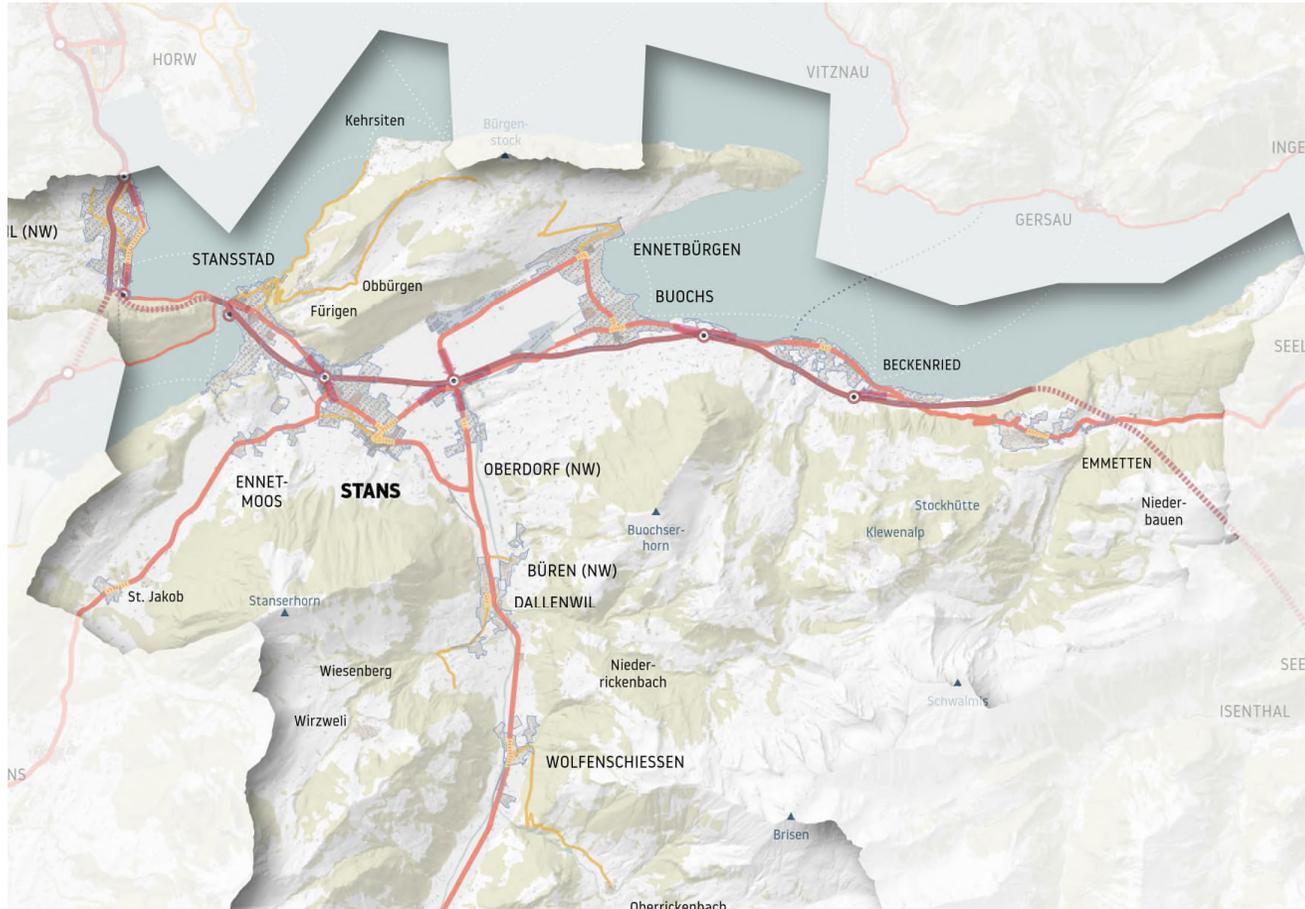
Wichtige Strategieinhalte Landschaft



- Vernetzung der Lebensräume
- Revitalisierung der Seeufer und Fliessgewässer
- Aufwertung siedlungsnaher Freiräume



Wichtige Strategieinhalte Verkehr – Gesamtverkehr und mot. Verkehr

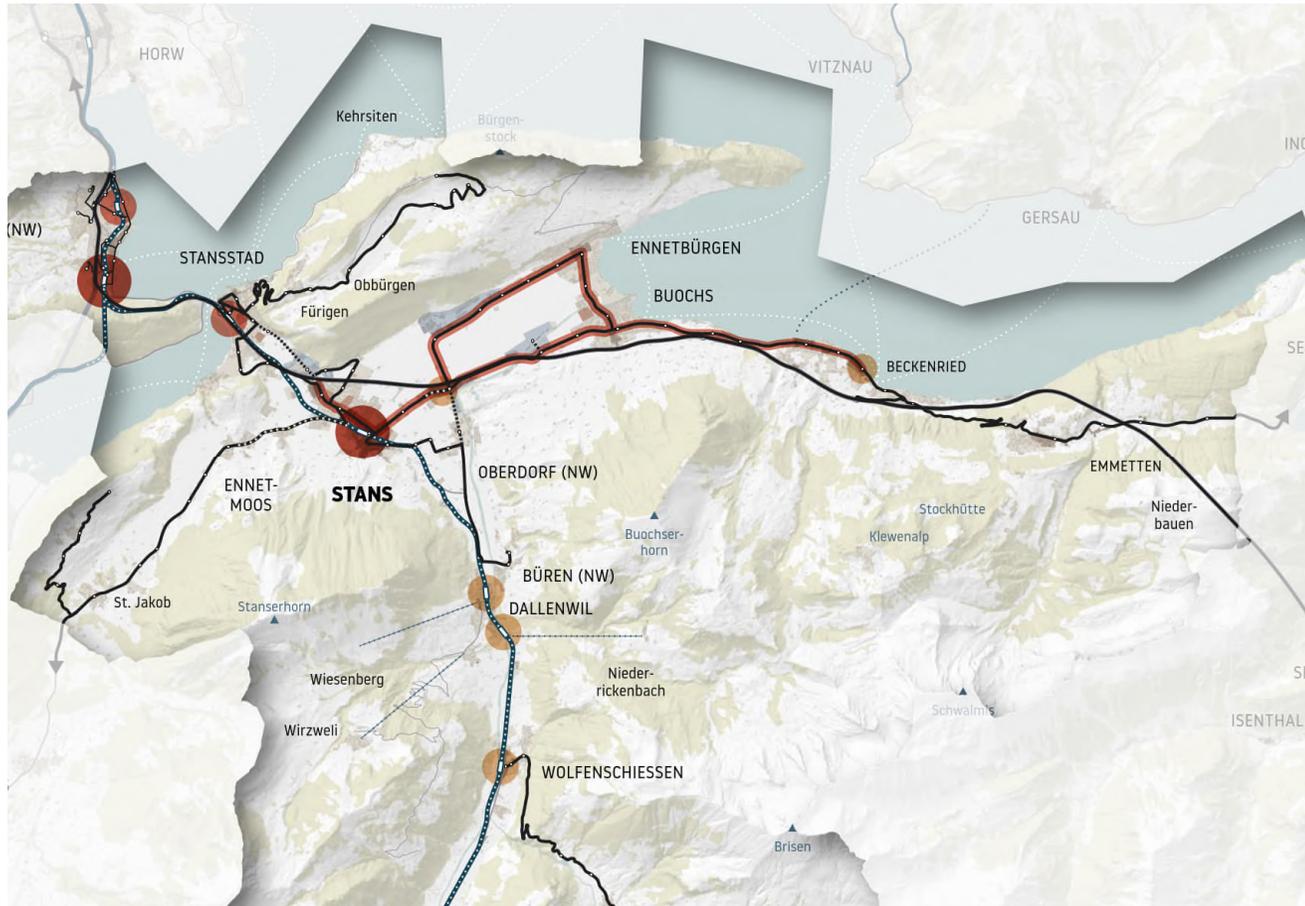


- Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren
- Strassenräume gestalten
- Verkehrsberuhigung
- Behebung Gefahrenstellen

LEGENDE Teilstrategie MIV

bestehend	neu	
		Verbindungsachse (national / regional)
		Verbindungsachse (national / lokal)
		Erschliessung
		aufgewerteter Strassenraum
		Autobahnanschlüsse
		Autobahnanschlüsse mit Verkehrsmanagement
		Multimodale Erschliessungsgebiete
		Potenzialgebiete verkehrsberuhigte Zonen (T30/Begegnungszone) - Teile bereits umgesetzt

Wichtige Strategieinhalte – Gesamtverkehr / Öffentlicher Verkehr

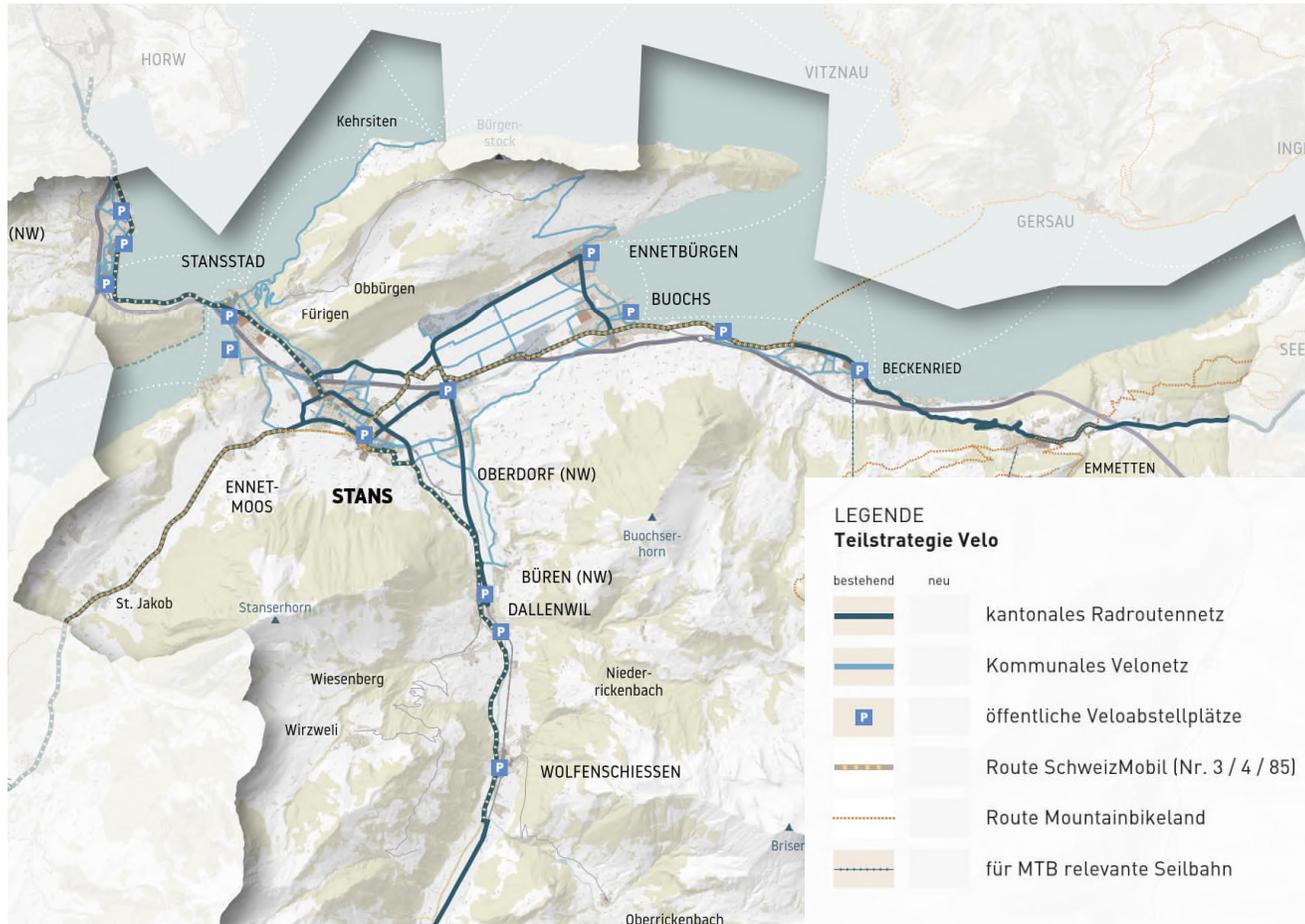


- Vernetzung der Verkehrsmittel
- Ausbau Bahnangebot
- Optimierung Busangebot

LEGENDE Teilstrategie ÖV

bestehend	neu	
		Bahnlinie mit Bahnhalt / Taktverdichtung
		Busliniennetz
		Bus-Hauptkorridor
		Abschnitte mit Busbevorzugung
		Regionale Verkehrsdrehscheibe
		lokale Drehscheibe (urban)
		lokale Drehscheibe (ländlich)

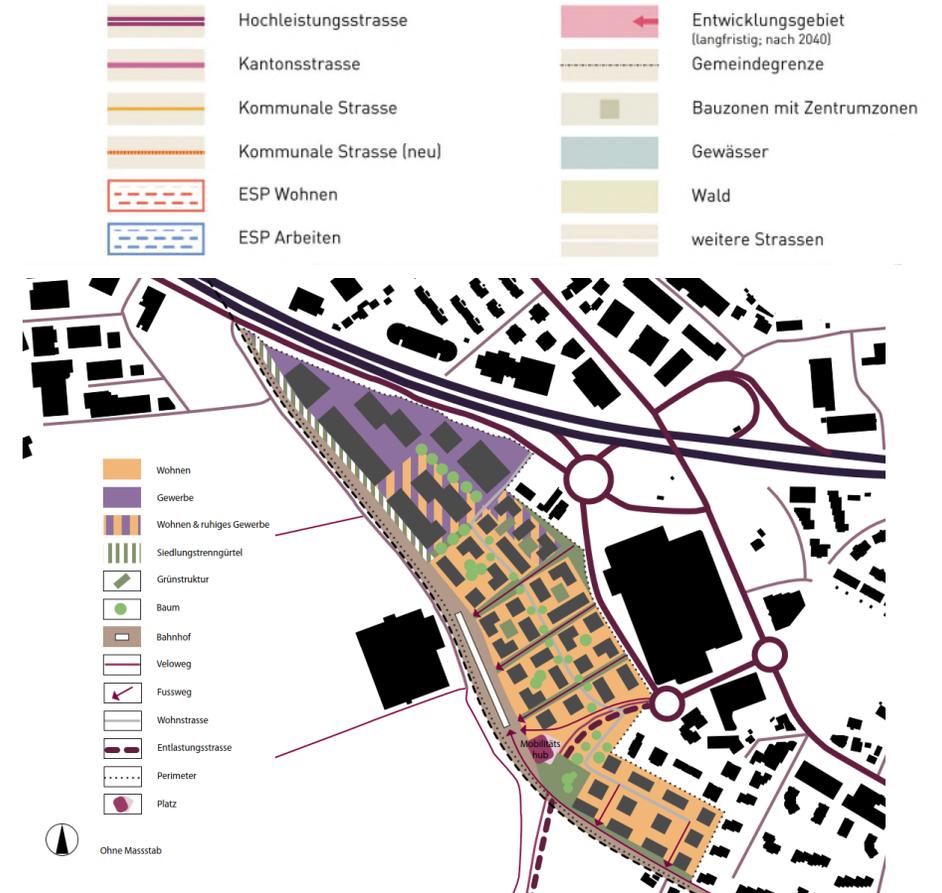
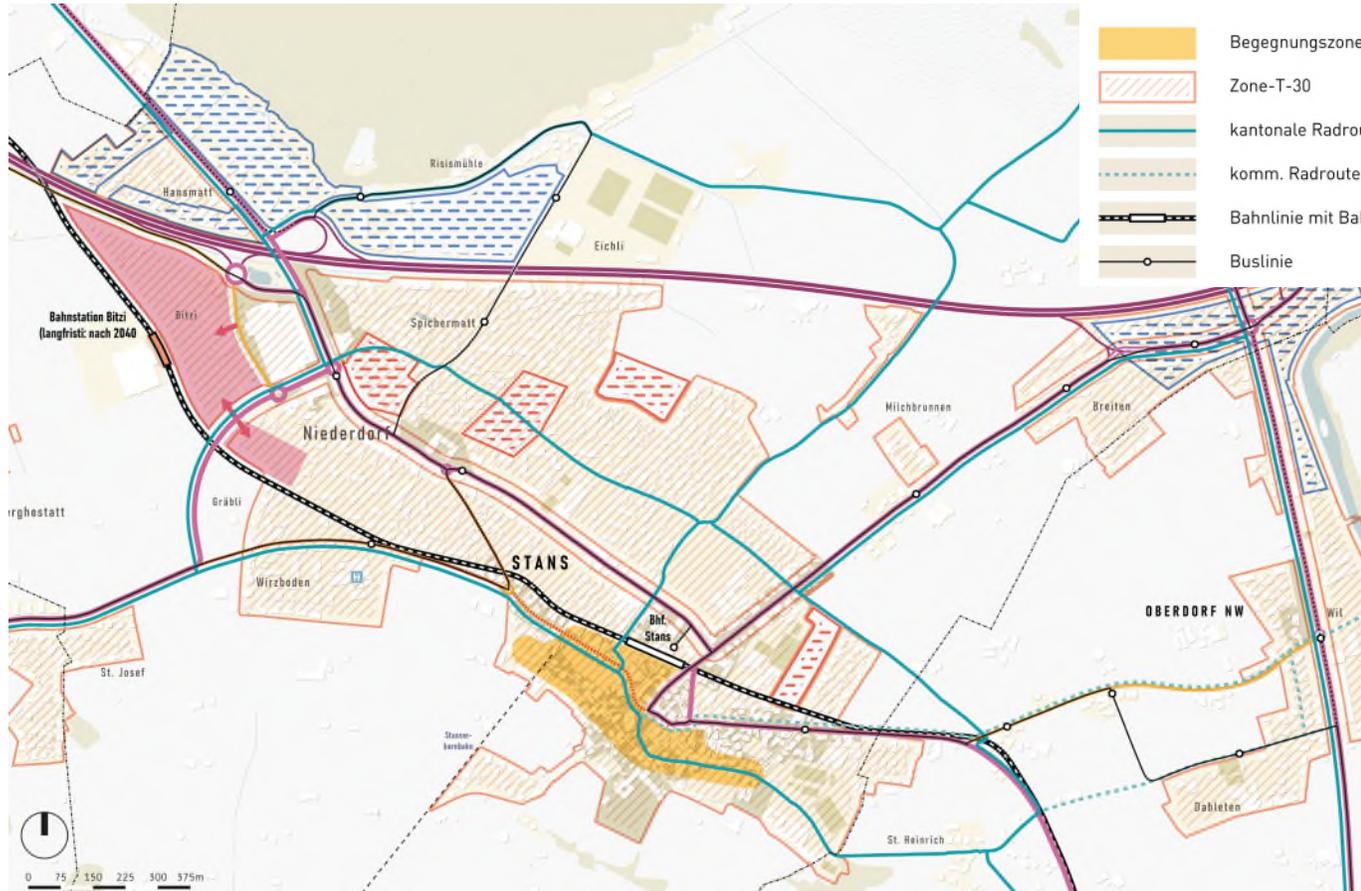
Wichtige Strategieinhalte – Veloverkehr / Fussverkehr



- Lückenloses regionales Netz für Veloalltagsverkehr schaffen
- Kommunales Velonetz optimieren
- Ausreichende und qualitätvolle Veloabstellanlagen schaffen
- Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz im Siedlungsgebiet schaffen
- Sicheres, attraktives und durchgängiges Netz ausserhalb des Siedlungsgebiets
- Plätze und Verweilen im Strassenraum

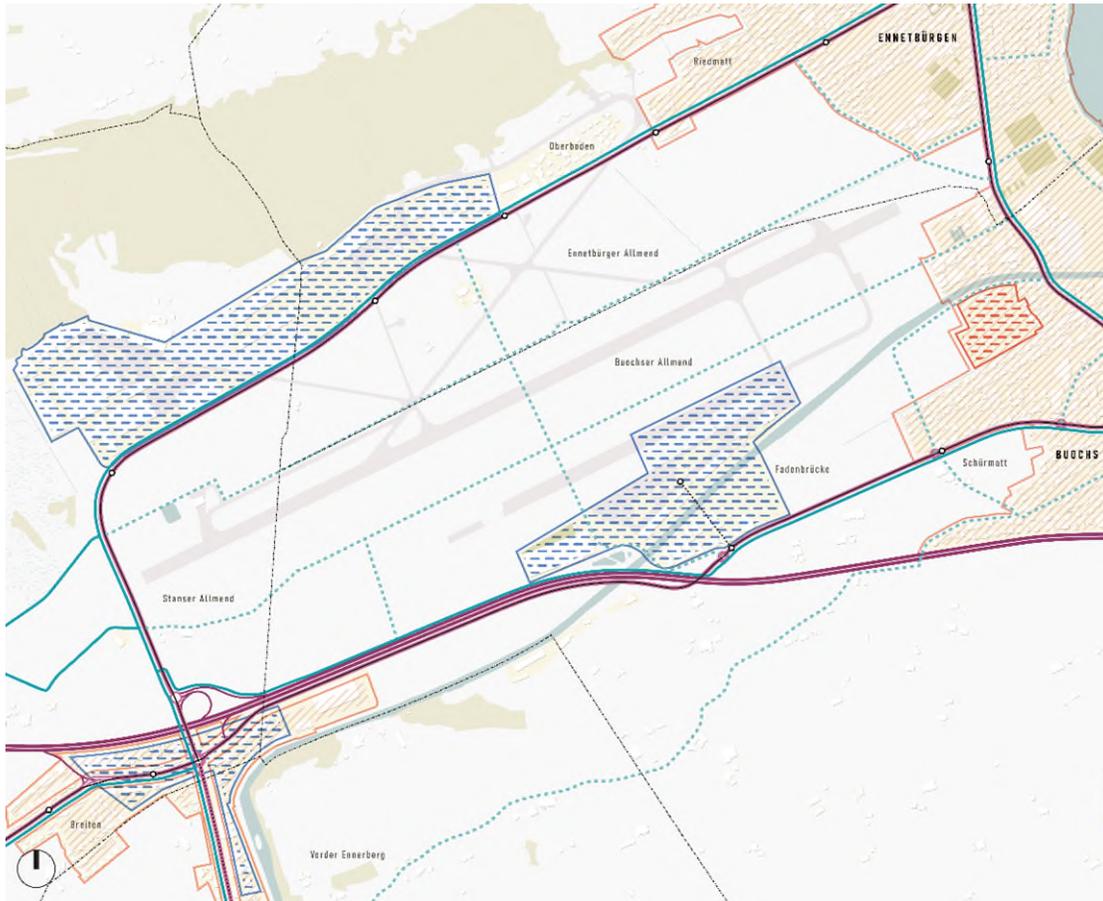


Vertiefungsraum Stans West





Vertiefungsraum Flugplatz, Faden, Kreuzstr.



0 75 150 225 300 375m

- Zone-T-30
- kantonale Radroute
- komm. Radroute
- Buslinie

- Hochleistungsstrasse
- Kantonsstrasse
- Kommunale Strasse
- ESP Wohnen
- ESP Arbeiten

- Gemeindegrenze
- Bauzonen mit Zentrumzonen
- Gewässer
- Wald
- weitere Strassen



Massnahmentypen und -anzahl

Massnahmen Siedlung:

- Typ Eigenleistung
- **9 Massnahmen**, davon:
6 A-Massnahmen, 3 B-Massnahmen

Massnahmen Landschaft:

- Typ Eigenleistung
- **6 Massnahmen**, davon:
3 A-Massnahmen, 3 B-Massnahmen

Massnahmen Verkehr:

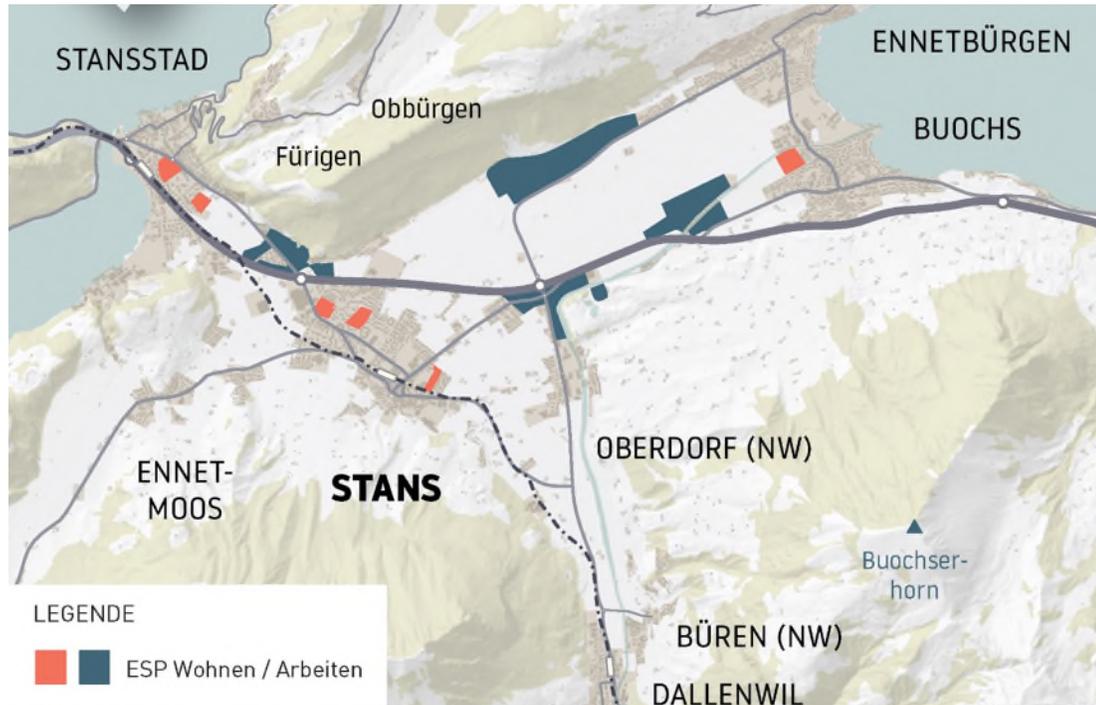
- Typ Eigenleistung
- **14 Massnahmen**, davon:
13 A-Massnahmen, 1 B-Massnahme

- Typ Einzelmassnahme (mitfinanziert)
- **12 Massnahmen**, davon:
7 A-Massnahmen, 5 B-Massnahme

- Typ Pauschalmassnahmen (mitfinanziert)
- **2 Massnahmenpakete**, davon:
1 A-Paket, 1 B-Paket

Massnahmen Siedlung

Konzept Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Wohnen



- Neben der Innenentwicklung soll ein grosser Anteil des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in den ESP stattfinden
- Für mehrere ESP bestehen noch keine planerischen Überlegungen
- Für bereits umgesetzte ESP ist eine Überprüfung der Arbeitsplatzpotenziale vorzunehmen (z. B. zur Prüfung von Nachverdichtungspotenzialen)
- Ziel der Massnahme ist eine kantonale Gesamtschau über die ESP sowie ein Konzept zu den Entwicklungsabsichten und der zeitlichen Umsetzung

Massnahmen Siedlung

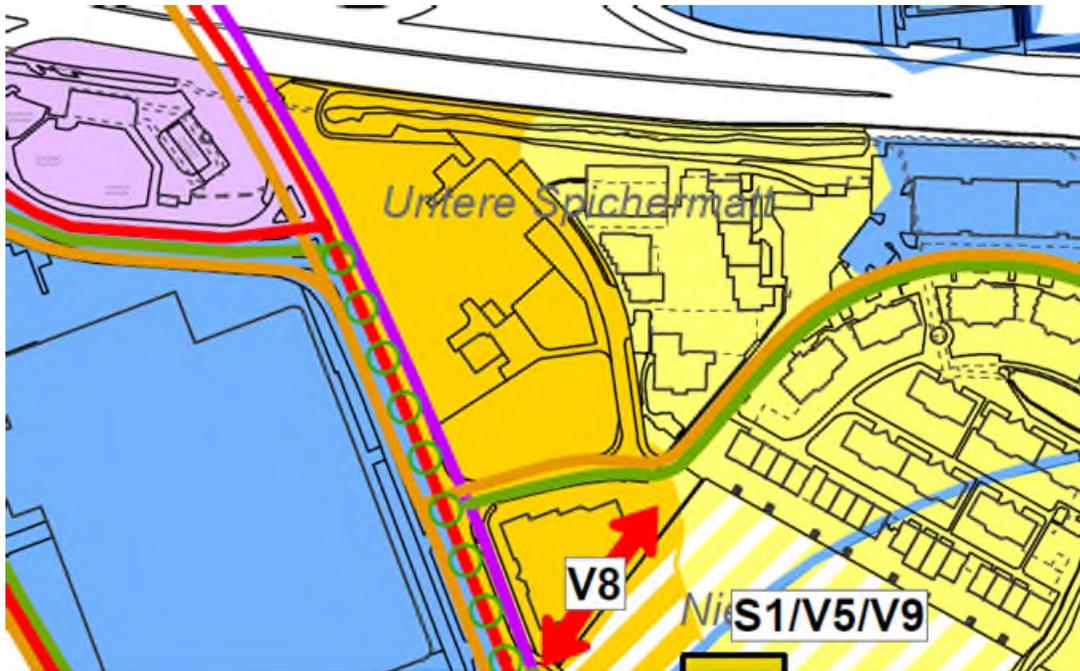
Stans – Aufzoning, Erweiterung und Erneuerung Kernareal Pilatus Flugzeugwerke AG



- Das Areal war bereits im Aggloprogramm 2. Generation ein ESP Arbeiten
- Modernisierung des Areals durch Aufstockungen, Anbauten und Sanierungen
- Das Projekt ist ein Beispiel für die verdichtete Entwicklung der ESP u.a. durch Verdichtung im Bestand
- Die Busanbindung für das Gebiet wird für die bessere ÖV-Erschliessung optimiert
- Derzeit läuft die Zonenplanänderung

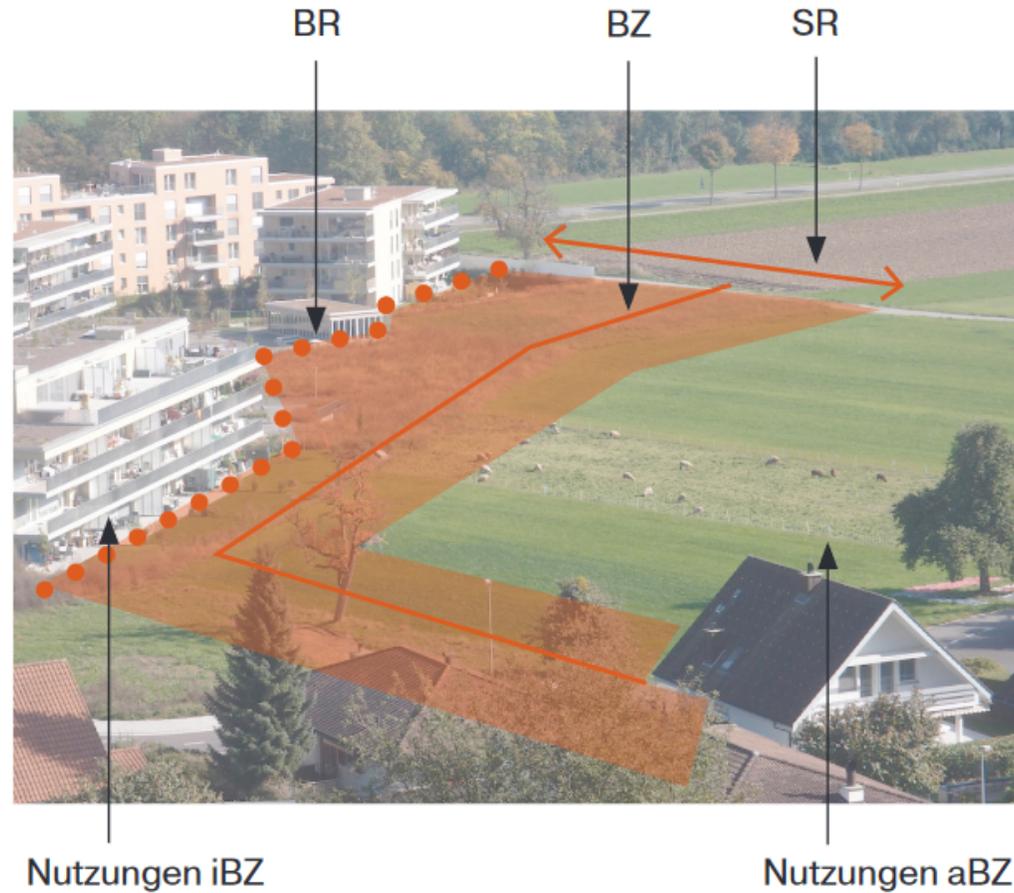
Massnahmen Siedlung

Stans – Qualitative Bebauung Wohngebiet Untere Spichermatt



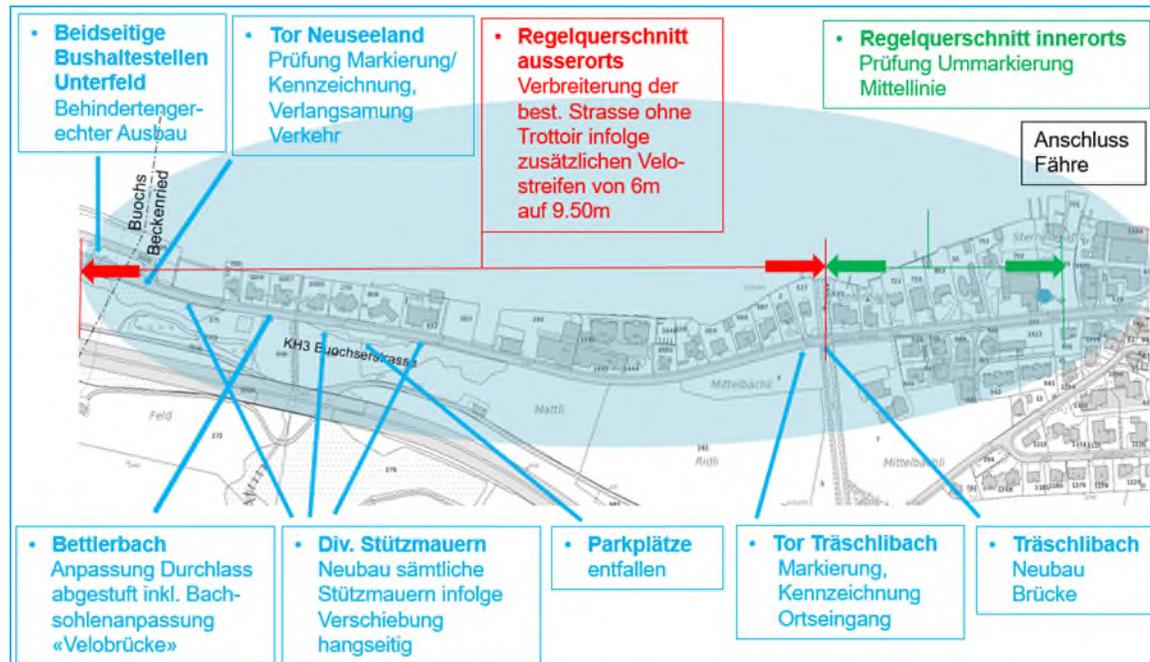
- Ziel ist eine verdichtete Wohnüberbauung mit Wohnungsmix und preisgünstigem Wohnraum
- Ergänzende gewerbliche Nutzungen und Kita
- Zentrale Lage nahe dem Länderpark und < 5 min mit dem Velo zum Bahnhof
- Soll mit einer reduzierten Anzahl Pflichtparkplätze umgesetzt werden
- Von der vom Kanton angestrebten Verbesserung des Busangebots kann das Gebiet ab ca. 2028-2032 profitieren

Landschaft – Massnahmenansätze



Fokus Einzelmassnahmen

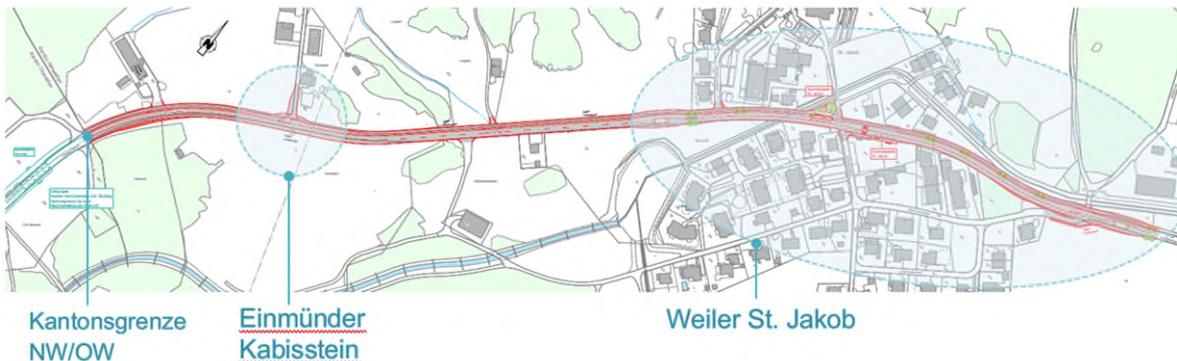
Buochs/Beckenried – Velohaupttroute Buochserstrasse (A-Mass.)



- Gemäss Gesamtverkehrskonzept (GVK) Nidwalden soll auf der Strecke Beckenried-Buochs-Stans eine durchgängige Velohaupttroute entstehen.
- Die Strasse soll im Ausserortsteil (Tempo 60) verbreitert und im Innerortsteil (Tempo 50) die Strassenbreite belassen resp. es werden nur Ummarkierungen vorgenommen.
- Ein Vorprojekt (Generelles Projekt) bezüglich der erforderlichen Massnahmen wurde per Ende 2024 abgeschlossen.

Fokus Einzelmassnahmen

Ennetmoos – Ausbau Fuss/Veloweg und Umgestaltung (A-Mass.)



Das BGK Ennetmoos St. Jakob und das Vorprojekt (Generelles Projekt) wurde ab 2018 ausgearbeitet und beinhaltet:

- Lückenschluss Velonetz zwischen dem Ortsteil Ennetmoos, St. Jakob und der Kantonsgrenze OW/NW
- Erstellung abgetrennter Velo- und Fussweg zwischen Allweg und St. Jakob
- Sichere Querungshilfe im Weiler St. Jakob
- Aufwertungsmassnahmen des Strassenraum erhöhen die Aufenthaltsqualität

Fokus Einzelmassnahmen

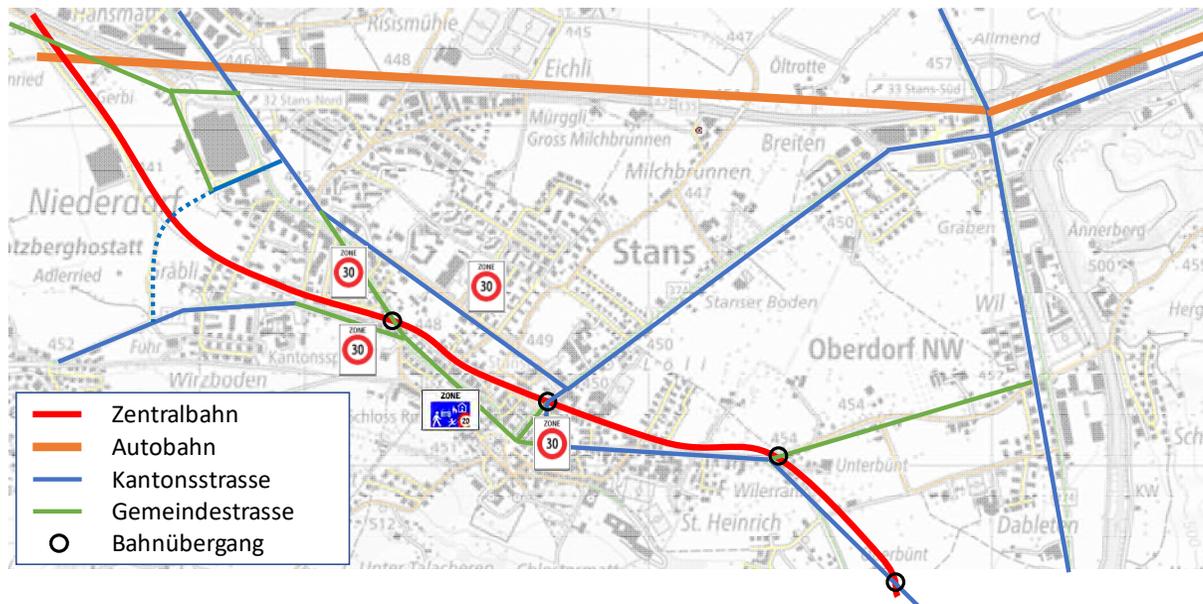
Stans – Westumfahrung motorisierter Verkehr (B-Massnahme)



- Die Westumfahrung Stans besteht aus einer neuen Verbindung zwischen der Stansstadlerstrasse / Bitzi-strasse und der Ennetmoosstrasse mit Unterquerung der Zentralbahn (zb).
- Parallel zur Westumfahrung wird ein Veloweg angeordnet, wodurch der Veloverkehr stark an Attraktivität gewinnt.
- Mit einer Westumfahrung Stans kann das Zentrum von Stans wesentlich vom Verkehr entlastet werden (Massnahmen Langsamverkehr und Aufenthaltsqualität).

Fokus Einzelmassnahmen

Stans – Flankierende Massnahmen Westumfahrung (B-Mass.)



- Das Zentrum von Stans kann mit der Westumfahrung wesentlich von MIV-Verkehr entlastet werden.
- Um die Verlagerungswirkung zu verstärken, erfolgen auf bestehenden Strassenabschnitten flankierende Massnahmen in Form von Temporeduktionen und Strassenraumanpassungen.
- Dadurch werden die Strassen für den Langsamverkehr attraktiver und sicherer und die Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum wird verbessert.

Fokus Einzelmassnahmen

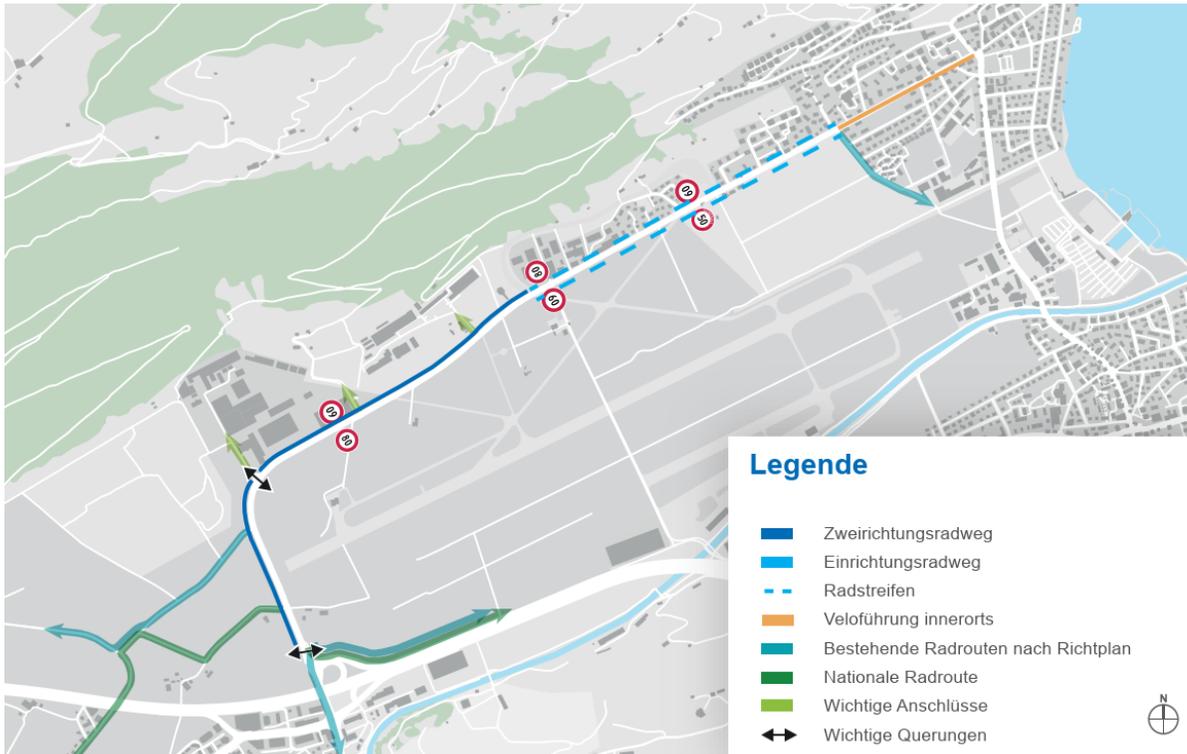
Stans Drehscheibe Kreuzstrasse (B-Massnahme)



- Der Mobilitätshub Kreuzstrasse ist eine Verkehrsdrehscheibe, welche primär eine Parkieranlage für Autos und Haltepunkt für öffentliche Verkehrsmittel darstellt.
- Ziel ist die Förderung der Verlagerung vom Individualverkehr auf kollektive Verkehrsangebote (z.B. ÖV, Fernbus oder Carpooling).
- Die Verkehrsströme aus den Seegemeinden nach Luzern und die Verkehrsströme nach Engelberg sollen gebündelt werden.
- Ergänzende Services (s.u.)

Fokus Einzelmassnahmen

Stans / Ennetbürgen – Veloroute Pilatus - Ennetbürgen (B-Mass.)



- Die Ennetbürger- und Stanserstrasse sind im Gesamtverkehrskonzept als Erschliessungsrouten für den Alltagsverkehr klassiert, wobei die Attraktivität und die Verkehrssicherheit verbessert werden soll.
- Mit einer neuen durchgehenden und normgerechten Veloinfrastruktur, als Zweirichtungsradweg im westlichen und beidseitigen Radstreifen im östlichen Abschnitt, wird eine Verbesserung erreicht.

Nächste Schritte

- **Dezember 2024 – Januar 2025:** Öffentliche Mitwirkung startet am 3. Dezember 2024 und endet am 3. Februar 2025
- **Februar 2025:** Fertigstellung des Agglomerationsprogramms und letzte Steuergruppensitzung sowie Verabschiedung des AP 5 z. Hd. Regierungsrat.
- **März 2025:** Verabschiedung durch Regierungsrat z. Hd. ARE, Bern

- **Einreichung des Agglomerationsprogramms Ende März 2025**



Varia

