



Stans, 21. Januar 2025

Nr. 58

Baudirektion. Parlamentarische Vorstösse. Interpellation von Landrat Alexander Huser, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnende betreffend Varianten Zentralbahn und Mobilitäts-Hub im Westen von Stans. Beantwortung

1 Sachverhalt

1.1

Mit Datum vom 23. August 2024 hat Landrat Alexander Huser, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnende eine Interpellation betreffend Varianten Zentralbahn und Mobilitäts-Hub eingereicht und den Regierungsrat ersucht, vier Fragen zu beantworten.

1.2

Das Landratsbüro hat die Interpellation geprüft und festgestellt, dass sie Art. 53 Abs. 4 des Landratsgesetzes (NG 151.1) entspricht. Mit Schreiben vom 29. August 2024 übermittelte das Landratsbüro die Interpellation dem Regierungsrat. Zur Interpellation ist binnen sechs Monaten seit der Überweisung Stellung zu nehmen (vgl. § 108 Abs. 2 Landratsreglement, NG 151.11).

2 Erwägungen

2.1 Ausgangslage

In der Vergangenheit wurden schon verschiedentlich die verkehrliche Situation in Stans und die Tieferlegung der Zentralbahn (zb) im Rahmen von parlamentarischen Vorstössen oder Planungsarbeiten (z.B. Gesamtverkehrskonzept, Agglomerationsprogramm) thematisiert. 2017 hatten die Landräte Gander und Zimmermann ein Postulat betreffend Verkehrssituation in Stans eingereicht. Darin wurde verlangt, verkehrliche Lösungen für den Knoten Buochserstrasse/Robert-Durrer-Strasse und die barrierefreie Querung der zb aufzuzeigen. 2021 verlangte Landrat Pierre Nemitz im Rahmen eines einfachen Auskunftsbegehrens abzuklären, welche Auswirkungen die Aufhebung der Bahnübergänge der zb auf die Verkehrsüberlastung in Stans hat. Am 27. August 2024 fand zudem auf Einladung der Baudirektion ein Workshop zum Thema "Tieferlegung Bahnhof Stans" statt (Teilnehmende analog "Runder Tisch", inkl. zb und IG Tieferlegung Zentralbahn Stans). Ausserdem wurden die Ergebnisse des Workshops in der Klausur des Regierungsrats im November 2024 und in der BUL am 25. November 2024 vorgestellt.

2.2 Beantwortung der Fragen

1. *Wie beurteilt der Regierungsrat die beiden Varianten in Bezug auf den Nutzen für die Mobilität in Nidwalden?*

Das Dorfzentrum von Stans ist heute ein bedeutender Schwerpunkt bezüglich gemischter Nutzungen wie Arbeitsplätze, Verwaltungsdienstleistungen, dichten Wohnsiedlungen, historischem Dorfkern und kulturellem Leben. Das Dorfzentrum von Stans ist dadurch unbestritten in vielen Belangen das Zentrum des Kantons. Der Bahnhof ist dabei wichtiger Bestandteil dieser Zentrumsfunktion.

Neuer Bahnhof an der Peripherie von Stans wenig zielführend

Die in der Interpellation dargestellte Variante 1 verschiebt den Bahnhof in den Westen des Ortzentrums von Stans. Diese Verschiebung an die Peripherie, verbunden mit der Schaffung grosser Parkflächen im Umfeld und einer komplett neuen Erschliessung mit Fuss- und Velowegen sowie neuen Busanbindungen entschärft allenfalls die verkehrlichen Probleme im alten Zentrum, sie stellt allerdings auch eine massive Zäsur im gewachsenen Siedlungsgefüge dar. Bahnhöfe, angeordnet wie Satelliten, erzeugen in ihrem Umfeld eine eigene Schwerkraft und werden, in Konkurrenz zu den bestehenden Dienstleistungs- und Wohngebieten Ausgangspunkt von gewollten oder ungewollten Entwicklungen. Damit einher gehen erheblicher Kulturlandverlust, eine Entwertung und Marginalisierung des bestehenden Zentrums und eine nicht absehbare Veränderung der über Jahrzehnte gewachsenen Strukturen. Zudem würde die Erschliessung der Stanserhornbahn als wichtige touristische Attraktion deutlich verschlechtert. Mit der Variante 1 werden die Busse zweifellos in der Zufahrt zum Bahnhof weniger im Stau stehen. Es wird aber weiterhin eine Busverbindung von den Seegemeinden ins Zentrum von Stans brauchen. Eine Verlegung des Bahnhofs von Stans an die Peripherie schafft keine nennenswerten Vorteile für die Weiterentwicklung des öV-Angebots. Vielmehr ist diese mit einem grösseren Kulturlandverlust und weiteren gewichtigen Nachteilen (komplette Neuordnung des Verkehrssystems mit nicht absehbaren Auswirkungen auf die Zentrumsfunktion des Dorfkernes) verbunden. Der Regierungsrat sieht bei der Variante 1 deshalb keinen unmittelbaren Nutzen für die Mobilität in Nidwalden.

Tieferlegung der Zentralbahn mit Haltestelle Bitzi

In der Variante 2 schlagen die Interpellanten eine Tieferlegung der Zentralbahn (zb) in Stans mit zwei unterirdischen Haltestellen im Dorfzentrum und im Westen von Stans vor. Bahninfrastrukturen werden seit Einführung des Bahninfrastrukturfonds BIF auf nationaler Ebene entschieden und durch diesen nationalen Fonds finanziert. In der Zentralschweiz stehen mit dem Durchgangsbahnhof Luzern und dem Zimmerbergtunnel II zwei grosse auch für das öV Angebot in Nidwalden sehr wichtige Projekte an. Zudem verlangt Nidwalden zusammen mit Obwalden zur Erhöhung der Kapazität auf der Strecke Luzern-Engelberg sowie Luzern-Interlaken den vollständigen Doppelspurausbau bis Hergiswil mit dem sogenannten "Tunnel kurz". Diese drei Grossprojekte haben für den Kanton Nidwalden, was die Verbesserung des Angebots angeht, klar höchste Priorität und müssen vor einer Tieferlegung der zb in Stans realisiert werden.

Der Regierungsrat hat die Planung einer Tieferlegung der zb ins Gesamtverkehrskonzept GVK aufgenommen, wobei der Zeitpunkt der Realisierung offengelassen wurde. Die Tieferlegung der zb in Stans hat eine langfristige Perspektive. Das angestrebte Wachstum der Region Nidwalden-Engelberg-Seelisberg bezüglich Einwohner und Arbeitsplätze ist bei der Planung zu berücksichtigen.

2. *Wie steht der Regierungsrat zur Schaffung eines Mobilitäts-Hubs im Westen von Stans?*

Mit einem Mobilitätshub soll ein Umfeld geschaffen werden zur optimalen Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern (MIV, öV, Velo, Fussverkehr). Die Attraktivität eines Hubs kann zudem mit verschiedenen Dienstleistungen, wie beispielsweise, Läden, Poststelle, Wäscheservice, etc. erhöht werden. Mobilitätshubs machen hauptsächlich für grössere Siedlungsgebiete oder städtische Agglomerationen Sinn. Im heutigen Zeitpunkt dürfte das Fahrgastpotential einer Haltestelle Bitzi (noch) nicht so hoch sein. Ein solcher Bahnhof würde zwar das Einkaufszentrum Länderpark bedienen, ansonsten aber eher an der Peripherie von Stans liegen. Aus diesem Grund erachten wir heute die Chancen zur Realisierung einer Haltestelle im Westen von Stans mit einer Finanzierung durch den BIF (noch) als gering. Sobald sich dies aber ändern und in diesem Bereich insbesondere eine grössere Siedlungsentwicklung stattfinden sollte, so wäre die Situation neu zu beurteilen. Angesichts des für einen Mobilitäts-Hub notwendigen Kulturlandes müssten die Vorteile offensichtlich sein, d.h. eine solche Haltestelle müsste im Zusammenhang mit einer Siedlungsentwicklung im Bereich Bitzi gesehen werden.

3. *Wie beurteilt der Regierungsrat viertelstündliche Busverbindungen vom Mobilitäts-Hub zu den Stosszeiten in die Seegemeinden Ennetbürgen, Buochs und Beckenried sowie zu den ESP-Arbeiten beim Flugplatz?*

Die in der Interpellation angesprochene ungenügende Angebotsqualität verbunden mit einer schlechten Zuverlässigkeit kann so nicht bestätigt werden. Das Angebot der Bahn ist insbesondere in Stans mit vier Zügen pro Stunde (Einführung des Halbstunden-Takts ab 2027) gut. Bei den Hauptanschluss-Verbindungen Richtung Seegemeinden (Linie 310 und 311) kann das Angebot als gut bezeichnet werden. Dabei wird das Angebot dieser Linien mit ähnlichen Linien und Siedlungsmustern in anderen Kantonen verglichen. Ein Viertelstunden-Takt auf der Seelinie (Linie 311) in den Hauptverkehrszeiten kann bei der künftigen Angebotsplanung sicherlich geprüft werden. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 wurde das Angebot auf der Seelinie bereits verbessert. So erhielten beispielsweise alle Züge in Stans Richtung beider Entwicklungsschwerpunkte Flugplatz (Fadenbrücke und PILATUS Flugzeugwerke) einen Anschluss. Eine solche Angebotsqualität ist in den vergleichbaren Gebieten der Region Luzern frühestens in den späten 2030er Jahren möglich.

4. *Ist der Regierungsrat bereit, neben der Tieferlegung auch eine Variantenstudie inkl. aktueller Linienführung durchzuführen, die einen Mobilitäts-Hub einschliesst und das Zentrum von Stans langfristig entlasten soll?*

Im Rahmen verschiedener Planungen, namentlich dem Gesamtverkehrskonzept oder dem Agglomerationsprogramm sowie der Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen hat sich die Baudirektion und der Regierungsrat mit den oben aufgeführten Themen bereits eingehend befasst. Es liegen zahlreiche Studien und Planungen vor, welche als Grundlage für die Konzepte und Massnahmen zur künftigen Bewältigung des Verkehrs in Nidwalden oder spezifisch Stans dienen. Der Regierungsrat hat an seiner Klausur vom 4. November 2024 entschieden, weitere Abklärungen insbesondere mit der betroffenen Gemeinde Stans zu tätigen. Dabei gilt es namentlich zu klären, ob eine allfällige Tieferlegung durch die Standortgemeinde mitgetragen wird.

Beschluss

Dem Landrat wird beantragt, von der Beantwortung der Interpellation von Landrat Alexander Huser, Ennetbürgen, und Mitunterzeichnende betreffend Varianten Zentralbahn und Mobilitäts-Hub Kenntnis zu nehmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landrat Alexander Huser, Ennetbürgen
- Landratssekretariat
- Gemeinderat Stans (postalisch via Baudirektion)
- Baudirektion (elektronisch)

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber Armin Eberli

