



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

BAULICHE AREALENTWICKLUNG KREUZSTRASSE (BARK)

Planungsbericht

Titel:	BARK Bauliche Arealentwicklung Kreuzstrasse	Typ:	Bericht Regierungsrat	Version:	1.0
Thema:	BARK Planungsbericht	Klasse:		FreigabeDatum:	01.10.25
Autor:		Status:		DruckDatum:	
Ablage/Name:	BARK Planungsbericht			Registratur:	

Inhalt

1	Das Wichtigste in Kürze	4
2	Ausgangslage – Wo stehen wir im Planungsprozess?	6
3	Wo stehen wir in den Teilprojekten?	7
3.1	Teilprojekt Polizei	8
3.2	Teilprojekt Rettungsdienst	9
3.3	Teilprojekt Stützpunkt Feuerwehr Stans	9
3.4	Teilprojekt Amt für Justiz	9
3.5	Teilprojekt Staatsanwaltschaft	10
3.6	Teilprojekt Gefängnis	10
3.7	Teilprojekt Strasseninspektorat	11
3.8	Teilprojekt Verkehrssicherheitszentrum	12
3.9	Teilprojekt Verwaltung	12
3.10	Teilprojekt Verkehr / Knoten Kreuzstrasse	13
4	Einflussfaktor Teilprojekte und deren Wirkung auf die Gesamtplanung	14
5	Anpassung Planungsprozess	15
6	Antrag: Zustimmung Kennntnisnahme des Planungsberichts	19

1 Das Wichtigste in Kürze

Ausgangslage und Zielsetzung

Auf dem kantonseigenen Areal an der Kreuzstrasse soll ein Sicherheitskompetenzzentrum entstehen, in dem verschiedene Nutzer wie Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr, Justiz, Gefängnis, Staatsanwaltschaft, Verkehrssicherheitszentrum und Verwaltungseinheiten zusammengeführt werden. Der Landrat bewilligte im Mai 2023 einen Objektkredit von 1.629 Mio. Franken zur Erarbeitung eines Gestaltungsplans mit Richtprojekt. Aufgrund der Komplexität und der Vielzahl an Beteiligten wurde ein zweiphasiges Studienauftragsverfahren gestartet.

Planungsprozess und aktuelle Situation

Der Prozess basiert auf Erkenntnissen aus Bedürfnisformulierung (2018), Testplanung (2020) und Vertiefung (2022). 2024 wurden vier interdisziplinäre Planungsteams präqualifiziert. Nach einer Zwischenpräsentation im Herbst 2024 folgte eine Pause, um die Rahmenbedingungen – insbesondere zum Kreisel – durch das ASTRA zu klären. Ziel war, im Mai 2025, mit konkretisierten Grundlagen in die zweite Phase des Studienauftrags zu starten. Die Teams sollten auf bereinigten Grundlagen und klaren Rahmenbedingungen das Richtprojekt für den Gestaltungsplan erarbeiten.

Herausforderungen in Teilprojekten

Während die meisten Teilprojekte auf Kurs sind, werden drei Teilprojekte gegenwärtig intensiver bearbeitet:

- Prüfhalle VSZ: Das Verkehrssicherheitszentrum wird seit Beginn des Projektes auf dem Areal Kreuzstrasse geplant. Ende 2024 wurde beschlossen, die Option einer gemeinsamen Erstellung eines VSZ in Obwalden zu prüfen. Der Entscheid zum weiteren Vorgehen wird im Herbst 2025 gefällt. Eine allfällige Standortverlagerung könnte Nutzungskonflikte lösen und neue Flächenreserven auf dem Areal Kreuzstrasse schaffen.
- Gefängnis: Es wurde bisher mit mehreren Varianten auf dem Areal Kreuzstrasse geplant. Für das Richtprojekt braucht es nun einen Variantenentscheid. Dieser soll unter Einbezug der potentiellen Partnerkantone Uri und Obwalden dieses Jahr gefällt werden.
- Verkehr/ Knoten Kreuzstrasse: Die Verkehrszahlen wurden aufgrund der laufenden und geplanten raumplanerischen Entwicklung aktualisiert. Diese dienen dem ASTRA als Grundlage für die weitere Planung des Knoten Kreuzstrasse. Die neue ASTRA-Studie stellt die bisherigen Annahmen zum Flächenbedarf auf den kantonseigenen Grundstücken (Kreuzstrasse) infrage. Das ASTRA geht aufgrund des heutigen Planungsstandes von einem grösseren Flächenbedarf und einer anderen Verkehrser-schliessung aus.

Diese Herausforderungen stehen im Widerspruch zum gewählten Studienauftragsverfahren, welches für die zweite Phase klarere respektive geklärte Rahmenbedingungen benötigt. Für die Erarbeitung der raumplanerischen Grundlage, ist bei dieser Ausgangslage ein dynamisches Verfahren zielführend.

Anpassung des Planungsprozesses (Frühjahr 2025)

Der Regierungsrat reagierte mit einer Prozessanpassung:

- Verzicht auf zweite Phase des Studienauftrags
- Jurierung der vorliegenden Entwürfe
- Direkte Weiterarbeit mit einem Planungsteam am Richtprojekt
- Fokus auf Etappierung und Priorisierung
- Einhaltung des Termin- und Budgetrahmens

Vorteile:

- Flexiblere Reaktion auf Veränderungen
- Intensivere Zusammenarbeit mit Nutzern und Fachexperten
- Passender Detaillierungsgrad für die Planungsphase
- Vermeidung von Provisorien durch klare Etappierung

Weiteres Vorgehen und Budget

Trotz Verfahrensänderung bleibt der Terminplan (Gestaltungsplan bis Ende 2027) bestehen. Die bisherigen Arbeiten und die daraus erfahrenen Erkenntnisse und Resultate fließen in das neue Vorgehen ein. Die Budgetierung bleibt im Rahmen des vom Landrat gesprochenen Kredits. Durch die frühzeitige Kurskorrektur können unnötige Ausgaben vermieden werden. Zudem erlaubt das neu gewählte Planungsverfahren flexibler auf sich verändernde Rahmenbedingungen einzugehen sowie die Etappierung und Priorisierung von Nutzungen zu berücksichtigen.

2 Ausgangslage – Wo stehen wir im Planungsprozess?

Auf den kantonseigenen Grundstücken an der Kreuzstrasse soll künftig das kantonale Sicherheitskompetenzzentrum entstehen.

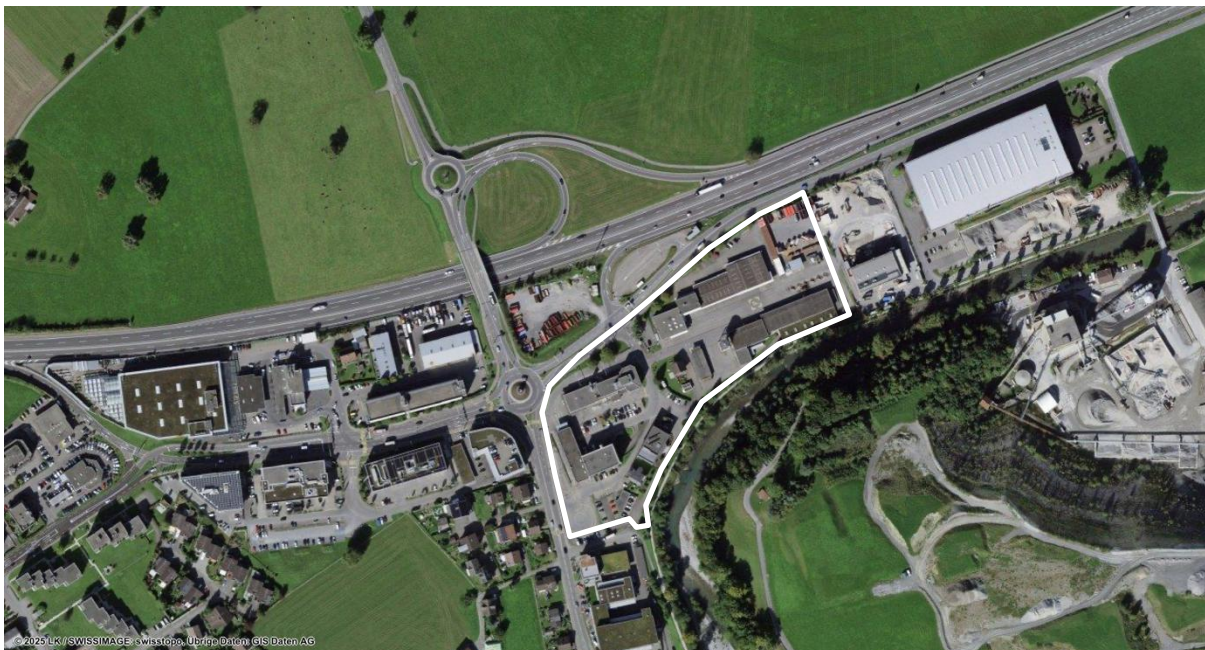


Abb. Areal Kreuzstrasse (Quelle: WebGIS Nidwalden)

Am 31. Mai 2023 verabschiedete der Landrat einen Objektkredit von Fr. 1'629'000 für die Erarbeitung eines Gestaltungsplanes (inkl. zugrundeliegendem Richtprojekt) für die Überbauung des Areals Kreuzstrasse.

Beim Projekt Areal Kreuzstrasse handelt es sich aufgrund des Nutzermixes um ein technisches sehr anspruchsvolles Projekt. Aufgrund der Resultate der Vertiefung und den Erkenntnissen aus dem langjährigen Planungsprozess zum Areal Kreuzstrasse (mit Vorstudien, Bedürfnisformulierung, Testplanung, Vertiefungsphase) entschied der Landrat das Szenario mit den folgenden Nutzenden weiterzuverfolgen: Kantonspolizei, Rettungsdienst, Stützpunktfeuerwehr Stans, Amt für Justiz, Staatsanwaltschaft, Gefängnis und Strasseninspektorat, Verkehrssicherheitszentrum und Verwaltungseinheiten. Der Gestaltungsplan sollte in einem Studienauftragsauftragsverfahren erfolgen, welches wettbewerbsartig ausgestaltet ist.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bedürfnisformulierung (2018), Testplanung (2020) und Vertiefung (2022) wird in dieser Planungsphase die Grundlage für die weiterführende Arealentwicklung geschaffen. Dafür soll der planungsrechtliche Rahmen verbindlich dargelegt und gesichert werden. Dies geschieht mit der Erarbeitung eines Gestaltungsplanes mit dem dazu gehörenden Richtprojekt. Neben der Darstellung der Nutzungsanordnung, der funktionalen Wechselwirkung der Nutzungen und der baulichen Machbarkeit sind im Richtprojekt auch das Freiraum- und Erschliessungskonzept zu erarbeiten. Ebenso sollen dabei parallel zum Richtprojekt Gutachten zu den Themen Umwelt, Energie und Mobilität erarbeitet werden.

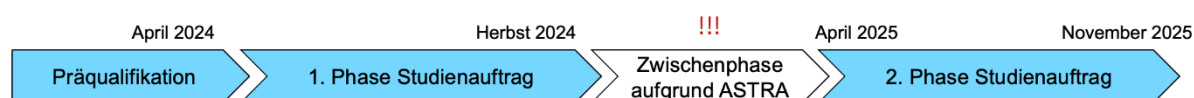


Abb. Planungsprozess Erarbeitung Richtprojekt für Gestaltungsplan (eigene Darstellung)

Der Planungsprozess zur Erarbeitung des Richtprojektes wurde 2024 durch eine Präqualifikation gestartet, in welcher vier interdisziplinäre Planungsteams für die Teilnahme am Studienauftrag evaluiert wurden. Im Herbst 2024 fand die Zwischenpräsentation des Studienauftrags statt, in der die vier Planungsteams ihre Projekte vorstellten. Danach folgte eine von Anbeginn angekündigte Planungspause für die Planungsteams, da das ASTRA auf der Grundlage der Zwischenerkenntnisse die verbindlichen Rahmenbedingungen für den Kreisel Kreuzstrasse erarbeiten musste. Ziel war es im Mai 2025 mit bereinigten Rahmenbedingungen in die zweite Phase des Studienauftrages zu gehen und am Ende das beste Projekt als Richtprojekt für den Gestaltungsplan zu küren.

3 Wo stehen wir in den Teilprojekten?

Innerhalb der Arealentwicklung sind die künftigen Nutzenden wie Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr, Amt für Justiz, Gefängnis, Staatsanwaltschaft, Strasseninspektorat, Verkehrssicherheitszentrum, Verwaltung sowie der Verkehr in eigenen Teilprojekten organisiert. Die Teilprojekte haben eigene Organisationsstrukturen und werden in der Arealentwicklung durch die Teilprojektleitenden vertreten. So wird gewährleistet, dass die Interessen aus den Teilprojekten in die Arealentwicklung einfließen und berücksichtigt werden.

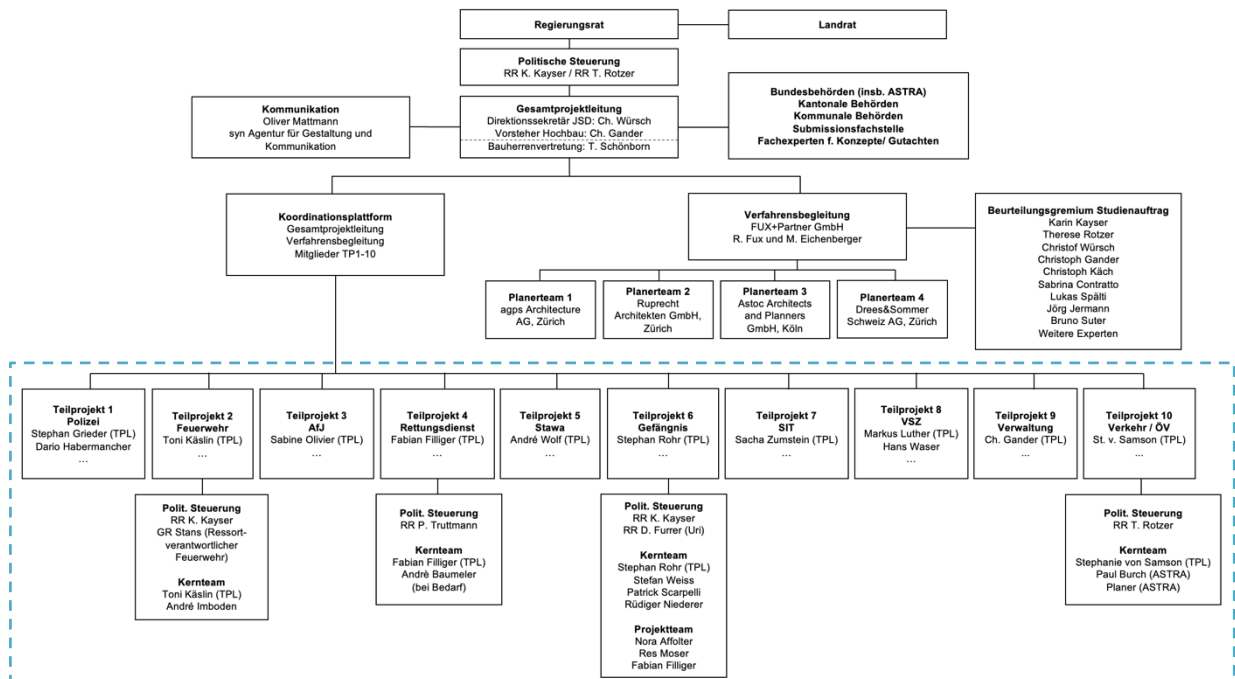


Abb. Organigramm (Quelle: eigene Darstellung)

Die Teilprojektleitenden haben für die Arealentwicklung detaillierte Raumprogramme erstellt, in welchen auch die Abhängigkeiten und Synergien mit den anderen Nutzenden des Areals dargestellt sind. Ebenso gibt es ein ausführliches Flächen- und Betriebskonzept in welchem die Abläufe, Aufgaben und Anforderungen jeder einzelnen Nutzung umschrieben sind.

Während einer langen Planungszeit können sich die Ausgangslange und Rahmenbedingungen der einzelnen Teilprojekt ändern. Nachfolgend wird jedes Teilprojekt kurz erläutert und eine Risikoeinschätzung gemacht, die aufzeigt, wo durch die Prozessführung aktiv reagiert werden sollte, weil die Unregelmässigkeit innerhalb des Verfahrens zu gross geworden ist und das Ziel der Planungsphase (Kapitel 2) gefährdet ist.

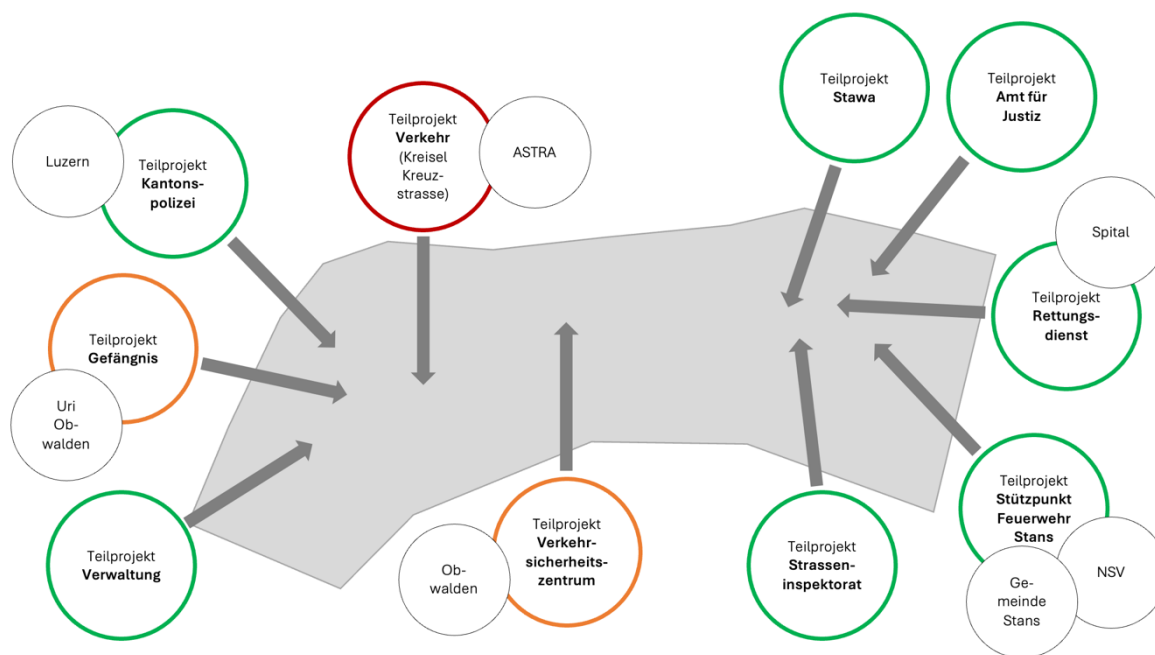


Abb. Teilprojekte und Risikostatus (Quelle: eigene Darstellung)

3.1 Teilprojekt Polizei

Die Kantonspolizei bildet das Kernelement des Sicherheitskompetenzzentrums (SKZ). Sie ist als Kernelement bei der Arealentwicklung auf der Kreuzstrasse gesetzt. Damit wird eine wichtige Grundlage geschaffen, dass die Hauptaufgabe eines SKZ, die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit und die Wahrung von Ruhe und Ordnung, auf dem gesamten Kantonsgebiet zu Land und Wasser erfüllt werden kann. Die Grundlagen zum Bedarf wurden erhoben und in den jeweiligen Planungsschritten aktualisiert. Die Nutzung stand seit Start des Planungsprozess nie zur Diskussion.

In Abhängigkeit steht das Teilprojekt Polizei mit dem geplanten Sicherheitszentrum von Luzern in Rothenburg Station (SZR). Im Rahmen des Projekts Vision 2025 wurde die grobe Machbarkeit analysiert und die Realisierung einer gemeinsamen Einsatzleitzentrale (GELZ) unter einheitlicher Führung – verteilt auf zwei Standorte: Brünig-Achse (Luzern, Nidwalden und Obwalden) und Gotthard-Achse (Schwyz und Zug, inzwischen ohne Uri) – favorisiert. Wegen des hohen Synergiepotenzials entschied der Regierungsrat des Kantons Luzern, auch den Sanitätsnotruf 144 Zentralschweiz mit dem Rettungsdienst des Luzerner Kantonsspitals in die Einsatzleitzentrale der Brünig-Achse zu integrieren und demzufolge eine «Integrierte Leitstelle» vorzusehen.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern hat das Vorprojekt zum Sicherheitszentrum Rothenburg Ende Mai 2025 genehmigt. Die vom Regierungsrat in Auftrag gegebene Projektierungsphase für das Bauprojekt soll bis Ende des ersten Quartals 2026 abgeschlossen sein. Daraufhin wird dem Kantonsrat Luzern der entsprechende Antrag unterbreitet. Die Volksabstimmung zum Bauprojekt SZR ist auf Ende November 2026 geplant.

Aufgrund der heutigen Erkenntnisse wirken sich die komplexe Baugrube, der anspruchsvolle Baugrund sowie das mit drei Untergeschossen hohe unterirdische Bauvolumen negativ auf die Bauzeit aus. Demzufolge wird sich der geplante Bezug um rund ein Jahr bis ins Jahr 2032 verschieben. Dieser korrespondiert zum heutigen Zeitpunkt gut mit dem Zeitplan BARK, welcher ebenfalls einen Bezug der ersten Gebäude im Jahr 2032 vorsieht. Das Gebäude, welches zukünftig die Kantonspolizei beherbergen wird, wird zuerst gebaut werden. Dies bedeutet,

dass die Einsatzzentrale auf diesen Zeitpunkt in Stans abgeschaltet und nach Luzern verlegt werden kann.

Risikostatus des Teilprojektes Polizei: grün

3.2 Teilprojekt Rettungsdienst

Eine Verlagerung des Rettungsdienstes von seinem heutigen Standort im Spital Nidwalden an die verkehrstechnisch optimal gelegene Kreuzstrasse verkürzt Reaktionszeiten, ermöglicht optimierte betriebliche Abläufe, erhöht die Dienstleistungseffizienz für die Bevölkerung und bringt Synergieeffekte mit anderen Blaulichtorganisationen in der täglichen Zusammenarbeit.

Die Stationierung des Rettungsdienstes auf dem Areal Kreuzstrasse wird von allen beteiligten Parteien unterstützt. Einerseits von der Leitung des Rettungsdienstes selbst, die seit 2018 Teil der Planung ist, und andererseits von der politischen Steuerung, sprich dem zuständigen Regierungsrat sowie der Spitalleitung.

Im Rahmen der Planung hat sich die Arbeitsgruppe des Teilprojekts "Rettungsdienst" zweimal getroffen. Es wurde das Raumprogramm besprochen und auch Pläne von neu erstellten Stützpunkten (z.B. Uri) geprüft und in der Planung berücksichtigt. Am 13. November 2024 wurde das Provisorium des Rettungsdienstes Luzern in Emmenbrücke besichtigt. Dabei wurden alle nötigen Flächen und die damit verbundenen Abläufe besichtigt.

Ein Hauptaugenmerk wurde bei allen Beurteilungsschritten auf die Thematik des Standorts gelegt. Dieser wird an der Kreuzstrasse als nach wie vor optimal beurteilt.

Risikostatus des Teilprojektes Rettungsdienst: grün

3.3 Teilprojekt Stützpunkt Feuerwehr Stans

Der aktuelle Standort der Stützpunktfeuerwehr sieht sich mit grossen Herausforderungen konfrontiert. Aufgrund der Entwicklung des Dorfs Stans wird die Gewerbezone Obere Spichermatt vollumfänglich von Wohnnutzungen eingeschlossen. Innerhalb dieser Wohnzonen wurde flächendeckend Tempo 30 bzw. 30er-Zonen eingeführt. Aufgrund der Erfahrung ähnlich gelagerter Entwicklungen (grösserer Flächenbedarf, Lärmbelastung, Verschlechterung der Verkehrserschliessungen) in anderen Gemeinden und Kantonen (Bsp. Luzern) führt dies mittelfristig zum Druck, den Standort der Stützpunktfeuerwehr an einen anderen Standort zu verlagern.

Eine Verlagerung der Stützpunktfeuerwehr Stans an die verkehrstechnisch optimal gelegene Kreuzstrasse verbessert generell die Mobilisierungszeiten und verkürzt die Reaktionszeiten. Die Effizienz und Effektivität werden durch Synergieeffekte und die einfache Koordination und Kooperation mit den Blaulichtorganisationen sowie der neuen Nähe zu anderen Gemeindefeuerwehren gesteigert. Um das Verständnis ihrer Abläufe und Bedürfnisse aufzubauen wurden Besichtigungen des Standortes Stans und weiterer Feuerwehren durchgeführt.

Risikostatus des Teilprojektes Stützpunkt Feuerwehr Stans: grün

3.4 Teilprojekt Amt für Justiz

Das Amt für Justiz ist im Kanton Nidwalden sowohl mit der Sicherstellung der Haftplätze (Abteilung Untersuchungs- und Strafgefängnis), wie auch mit der Organisation des Strafvollzugs (Abteilung Vollzugs- und Bewährungsdienst) beauftragt. Diese Organisationseinheiten sind in der Strafvollzugskette auf eine möglichst optimale Anbindung zur Kantonspolizei und der Staatsanwaltschaft angewiesen.

Durch die räumliche Nähe des Amts für Justiz zur Polizei und zur Staatsanwaltschaft können betriebliche Abläufe insbesondere die Zuführungen und der Einsatz der Kantonspolizei zugunsten aller exponierten Strafvollzugseinheiten optimiert werden. Die Nutzung stand seit Start des Planungsprozess nie zur Diskussion.

Risikostatus des Teilprojektes Amt für Justiz: grün

3.5 Teilprojekt Staatsanwaltschaft

Mit der räumlichen Nähe der Staatsanwaltschaft zur Polizei, dem Amt für Justiz und dem Gefängnis werden innerbetriebliche Abläufe zwischen den Strafvollzugsorganisationen effizient optimiert. Durch Synergieeffekte zwischen den zusammenarbeitenden Nutzern können Betriebskosten eingespart werden. Die Nutzung stand seit Start des Planungsprozess nie zur Diskussion.

Risikostatus des Teilprojektes Staatsanwaltschaft: grün

3.6 Teilprojekt Gefängnis

Das bestehende Gefängnis genügt weder betrieblich noch sicherheitstechnisch den heutigen Anforderungen an eine moderne und zeitgemässe Haftanstalt. Es fehlen grundlegende Voraussetzungen wie ein ausreichender Perimeterschutz – das Gebäude ist von aussen ungehindert zugänglich – sowie räumliche und bauliche Voraussetzungen für gesetzlich geforderte Beschäftigungs- und Reintegrationsangebote. Der bauliche Zustand ist sanierungsbedürftig; eine wirtschaftliche sinnvolle Erneuerung im Bestand ist nicht möglich. Auch die innerbetrieblichen Abläufe sind aufgrund der veralteten Gebäudestrukturen nicht effizient und verursachen überdurchschnittliche Betriebskosten.

Ein zentrales Planungsprinzip der Arealentwicklung Kreuzstrasse ist die Bündelung sicherheitsrelevanter Nutzungen. Polizei, Gefängnis, Staatsanwaltschaft und Amt für Justiz sollen in einem funktionalen und räumlichen Justizkomplex vereint werden. Diese Nähe ermöglicht:

- deutlich kürzere Wege bei Zuführungen, Untersuchungen und Übergaben,
- erhöhte Sicherheit im Umgang mit Inhaftierten,
- effizientere personelle und organisatorische Abläufe,
- Reduktion von Betriebskosten durch Synergien im Vollzug.

Die Integration dieser Einheiten in einem räumlich verbundenen Ensemble ist betriebslogisch zwingend und infrastrukturell sinnvoll. Sie bildet die Grundlage für einen zeitgemässen Justizvollzug im Kanton Nidwalden.

Das Teilprojekt Gefängnis verfolgt das Ziel, eine neue Anstalt zu konzipieren, die den heutigen Anforderungen an Sicherheit, Vollzug und Wirtschaftlichkeit gerecht wird. Dabei stehen folgende Punkte im Zentrum:

- Aufzeigen realistischer Varianten bezüglich Grösse (Platzanzahl) und Vollzugsformen,
- Bewertung betriebswirtschaftlicher und funktionaler Aspekte,
- Klärung möglicher interkantonalen Kooperationen und Betriebsmodelle,
- Erarbeitung eines fundierten Variantenentscheides,
- Schaffung der Grundlagen für das Richtprojekt zum Gestaltungsplan.

Im Rahmen der Vorarbeiten und gestützt auf externe Gutachten (u.a. Clavem 2022) sowie Abklärungen innerhalb des Strafvollzugskonkordates wurden drei realistische Varianten entwickelt:

- Variante 1a: Normalvollzug mit 50 Plätzen,
- Variante 1b: Normalvollzug mit 80 Plätzen,
- Variante 2: Normalvollzug & Pflegeabteilung mit 100 Plätzen.

Die Varianten wurden systematisch bewertet, insbesondere hinsichtlich Betriebskosten, Personalbedarf, langfristiger Flexibilität und Eignung für Kooperationen.

Ein zentraler Aspekt ist die interkantonale Zusammenarbeit. Ziel ist es, durch gemeinsame Nutzung der Infrastruktur Skaleneffekte zu erzielen und das Betriebsrisiko zu minimieren. Der Kanton Nidwalden gehört zum Konkordat der Nordwest- und Innerschweiz. Mit den unten aufgeführten Konkordatskantonen sieht die Zusammenarbeit wie folgt aus:

- Der Kanton Uri hat sich bereits entschieden, das neue Gefängnis gemeinsam mit Nidwalden weiter zu betreiben.
- Der Kanton Obwalden beteiligt sich aktiv an der Erarbeitung des Businessplanes und wird voraussichtlich im Herbst 2025 über die Zusammenarbeitsform entscheiden.
- Der Kanton Luzern wird auch in Zukunft die mit einer Leistungsvereinbarung festgelegten Anzahl Plätze nutzen.
- Mit dem Kanton Baselland besteht eine Absichtserklärung für eine zukünftige fixe Nutzung von Plätzen in einer neuen Haftanstalt.

Die Wahl der optimalen Gefängnisvariante hängt direkt davon ab, welche Partner sich verbindlich beteiligen. Die Kooperation ermöglicht eine wirtschaftlich tragbare Anlagengrösse, steigert die Auslastung und reduziert den Ressourceneinsatz je Kanton.

Für den nächsten Planungsschritt, die Erarbeitung des Richtprojektes im Rahmen des Gestaltungsplanes, sind zwei politischen Entscheide erforderlich:

1. Der Variantenentscheid (Grösse, Vollzugsform)
2. Der Entscheid über die Zusammenarbeitsform (vertragliche Beteiligung andere Kantone, Zuständigkeiten, Betriebsmodell)

Diese Entscheide sind für die Flächenplanung, die vertragliche Ausgestaltung sowie die Investitions- und Betriebskosten zentral. Mit einer tragfähigen Partnerschaft und einer betriebswirtschaftlich optimierten Lösung kann der Kanton ein funktionales, sicheres und kosteneffizientes Justizvollzugssystem für die kommenden Jahrzehnte realisieren.

Die Entscheidungsgrundlagen sind im "Bericht zum Variantenentscheid Gefängnis" zusammengefasst. Ziel ist, die politischen Beschlüsse bis Ende 2025 herbeizuführen.

Risikostatus des Teilprojektes Gefängnis: **orange**. Das Teilprojekt ist strukturell und inhaltlich auf Kurs. Die Variantenwahl und die Form der interkantonalen Kooperation (insbesondere Obwalden) sind zurzeit noch offen.

3.7 Teilprojekt Strasseninspektorat

Synergien zwischen den Blaulichtorganisationen und dem Strasseninspektorat bestehen vor allem im Unterhalt der Fahrzeugflotte und in der Lagerung von Material und Unfallfahrzeugen. Obwohl alternative Standorte geprüft wurden, ist die Kreuzstrasse auch für das Strasseninspektorat der beste Standort für die Erfüllung seiner Aufgaben und Funktionen zugunsten des gesamten Kantonsstrassennetzes auf dem Kantonsgebiet. Die Nutzung stand seit Start des Planungsprozess nie zur Diskussion.

Risikostatus des Teilprojektes Strasseninspektorat: **grün**

3.8 Teilprojekt Verkehrssicherheitszentrum

Die Testplanung (2020) zeigte, dass das Verkehrssicherheitszentrum einen grossen Flächenbedarf an Erdgeschoss- und Aussenflächen hat. Diese Aussenflächen können aufgrund ihrer Funktion (Testgelände) und der Nutzungsfrequenz kaum durch andere genutzt werden. Das führt zu einer schlechten Ausnützungsbilanz der Flächen im Vergleich zu anderen Nutzenden auf dem Areal Kreuzstrasse. Darüber hinaus besteht nur ein geringes Synergiepotential mit einem Sicherheitskompetenzzentrum. Das Verkehrssicherheitszentrum bevorzugt den Standort auf der Kreuzstrasse jedoch aufgrund der Zentralität.

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Testplanung (2020) und Vertiefung (2022) veranlassten der Regierungsrat und der Landrat die Prüfung alternativer Standorte innerhalb des Kantonsgebiets. In einem ersten Schritt wurden die Standorte Garnhänki und Erlenpark einer volumetrischen Prüfung unterzogen. Parallel dazu wurde der Kanton Obwalden kontaktiert, um die Möglichkeit eines gemeinsam betriebenen VSZ zu evaluieren. Zu diesem Zeitpunkt lehnte Obwalden eine Zusammenlegung jedoch ab.

Die beiden Nidwaldner Standorte Garnhänki und Erlenpark wurden nach einer Beurteilung der räumlichen, wirtschaftlichen und verfahrensbezogenen Rahmenbedingungen als nicht geeignet beurteilt. Der Landrat beauftragte den Regierungsrat im Rahmen des Beschlusses über den Objektkredit (31. Mai 2023) die Planung des VSZ am bisherigen Standort beizubehalten. Damit verbunden war die Kenntnisnahme, dass das VSZ innerhalb des Areals so konzipiert wird, dass eine spätere Auslagerung aus dem Gesamtprojekt möglich bleibt.

Auf dieser Grundlage wurde im Jahr 2024 der Studienauftrag gestartet. Kurz darauf informierte der Kanton Obwalden über seine Planungsabsichten zum Bau eines neuen VSZ auf dem Areal Foribach. In der Folge führten die Kantone Nidwalden und Obwalden gemeinsam eine volumetrische Prüfung dieses Standorts durch. Auf Basis der Ergebnisse wurde beschlossen, eine vertiefte Prüfung zur finanziellen, rechtlichen und verfahrensbezogenen Machbarkeit eines gemeinsamen Standorts des Prüfbetriebes vorzunehmen.

Die Resultate dieser vertieften Analyse werden im Herbst 2025 erwartet. Anschliessend werden die beiden Regierungen über das weitere Vorgehen entscheiden – konkret, ob beide Kantone eigene Prüfhallen und Teststrecken realisieren oder ob diese gemeinsam an einem Standort umgesetzt werden und welche Dienstleistungen an den bisherigen beiden Standorten weiterhin angeboten werden.

Risikostatus des Teilprojektes Verkehrssicherheitszentrum: **orange**. Der Entscheid über das weitere Vorgehen wird zusammen mit den Kanton Obwalden im Herbst 2025 gefällt.

3.9 Teilprojekt Verwaltung

Da es einige Verwaltungseinheiten des Kantons gibt, die nicht in kantonseigenen Immobilien untergebracht, sondern eingemietet sind, wurde bereits bei der Testplanung (2020) geprüft, ob diese auf dem Areal Kreuzstrasse untergebracht werden können. Mit Landratsbeschluss vom 31. Mai 2023 wurde der Auftrag zur Prüfung der Unterbringung von weiteren Verwaltungseinheiten auf dem Areal Kreuzstrasse unterstrichen. Das Flächenpotential für noch nicht definierte Verwaltungseinheiten wird im Richtprojekt zum Gestaltungsplan weiterhin ausgelotet, damit eine sinnvolle Bündelung der Verwaltung zum gegebenen Zeitpunkt vorgenommen werden kann und der Kanton Flächenreserven mitdenkt. Ziel ist es, die Mietausgaben des Kantons zu reduzieren und möglichst viele Verwaltungseinheiten in kantonseigenen Immobilien unterbringen zu können, um damit Kosten zu sparen. Die gewonnen Erkenntnisse flossen als Grundlage in die Erarbeitung der Immobilienstrategie NW 2025 ein. Erkenntnisse aus der Immobilienstrategie wurden wiederum in der Arealentwicklung beachtet.

Risikostatus des Teilprojektes Verwaltung: **grün**

3.10 Teilprojekt Verkehr / Knoten Kreuzstrasse

Der Kreisel Kreuzstrasse liegt direkt am A2- Anschluss Stans Süd und befindet sich im sogenannten ASTRA-Perimeter. Der Kreisel ist aktuell zweistreifig gestaltet und stark ausgelastet. Für die Planung und einen allfälligen Ausbau dieses Knotens ist das Bundesamt für Verkehr ASTRA zuständig.

Bereits am 29. Mai 2019 hiess der Landrat eine Motion von Landrat Christoph Baumgartner betreffend Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse gut und beauftragte den Regierungsrat damit, eine Projektstudie zur Verbesserung der Kapazität dieses Knotens zu verfassen. Mit RRB Nr. 493 vom 22. September 2020 nahm der Regierungsrat in der Folge den Bericht der AKP Verkehringenieur AG vom 2. Juli 2020 zur Kenntnis, mit welchem insgesamt 18 Massnahmen geprüft worden waren. Als Bestvariante schlugen die Verkehrsplaner damals einen moderaten Ausbau des Knotens mit einem Bypass und einer zweistreifigen Ausfahrt Nord vor. Diese Bestvariante floss in der Folge in die Arealplanung BARK ein und es wurden die notwendigen Flächen für den Bypass als Freiraum definiert. Auf weitere Planungsschritte für den Ausbau des Kreisels wurde hingegen damals verzichtet. Der Regierungsrat ordnete jedoch an, dass die Erkenntnisse in das Gesamtverkehrskonzept einzufließen haben, welches damals in Erarbeitung war. Das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden wurde vom Regierungsrat mit RRB Nr. 631 vom 15. November 2022 schliesslich verabschiedet. Es enthielt jedoch aufgrund der fehlenden kantonalen Zuständigkeit für diesen Knotenausbau sowie aufgrund der fehlenden Detaillierung eines Gesamtverkehrskonzeptes keine weiteren Erkenntnisse bezüglich Vorgehens und Ausgestaltung des Knotens.

Im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Arealplanung BARK wurde die Abhängigkeit zur übergeordneten Erschliessung zum Kreisel Kreuzstrasse immer offensichtlicher. Daher wurde bei der Projektorganisation BARK das Teilprojekt Verkehr geschaffen, welches die Koordination zwischen der «Arealentwicklung Kreuzstrasse» und dem Projekt «Ausbau Kreisel Kreuzstrasse» sicherzustellen hatte. Zudem nahmen die Justiz- und Sicherheitsdirektorin und die Baudirektorin mit dem Direktor des Bundesamtes für Strassen ASTRA Kontakt auf, um die Notwendigkeit des Ausbaus dieses Kreisels und die Abhängigkeit der kantonalen Planungen darzulegen. Mit Schreiben vom 21. Dezember 2023 bestätigte das ASTRA schriftlich, seine Zusage zur Planung des Ausbaus und zur Mitarbeit beim Teilprojekt Verkehr BARK. Im Frühling 2024 nahm das ASTRA die Planungen wieder auf und veranlasste eine weitere verkehrstechnische Studie bei AKP Verkehringenieure AG. Diese hatte zum Ziel, das Verkehrssystem so zu optimieren, dass der A2-Anschluss Stans Süd auch in Zukunft funktionsfähig bleibt, die Verkehrsführung auch für Velofahrer optimiert und die Bushaltestelle im ASTRA Perimeter hindernisfrei ausgestaltet werden kann.

Bei der Erarbeitung dieser Studie zeigte sich, dass die Annahmen bezüglich Zunahme des Verkehrs 2020 zu defensiv getroffen worden waren. Die erwartete Verkehrszunahme bis 2040 wurde daher auf der Basis diverser Grundlagen (Richtpläne, Siedungsleitbilder, Zonenpläne, Bauprojekte) neu berechnet und aktualisiert. Diese Abklärungen führten schliesslich zur Erkenntnis, dass ein moderater Ausbau des Kreisels mit einem Bypass gemäss Empfehlung der Verkehrsstudie aus dem Jahre 2020 nicht genügt, sondern ein grösser Knotenumbau erforderlich ist. Dieser wiederum beansprucht mit grösster Wahrscheinlichkeit eine grössere Fläche des Areals Kreuzstrasse im Eigentum des Kantons und führt dazu, dass dieses Areal nicht mehr wie bisher zentral auf den Knoten, sondern über die Ränder erschlossen werden muss. Im Frühling 2025 entschied das ASTRA, die Planungen gestützt auf die verkehrstechnische Studie fortzusetzen. Die ASTRA Filiale Zofingen wurde namentlich beauftragt, eine Variantenstudie inkl. Kostenschätzung und Prüfung der baulichen Machbarkeit durchzuführen. Im Rahmen dieses Auftrages soll zudem der Terminplan festgelegt werden. Dieser liegt aktuell noch nicht vor.

Im jetzigen Zeitpunkt steht somit noch nicht fest, ob, wie und wann der Knoten Kreuzstrasse ausgebaut wird. Es ist aber aufgrund der durchgeführten Planungen anzunehmen, dass der bisher ausgeschiedene Perimeter auf dem Areal Kreuzstrasse für einen Ausbau des Knotens

flächenmässig bei weitem nicht ausreichen wird und die Arealerschliessung geändert werden muss. Auf dieser Grundlage kann die Funktionalität der Erschliessung und des Erdgeschosses bei der Arealplanung BARK wie im Wettbewerbsverfahren vorgegeben nicht mehr garantiert werden.

Risikostatus des Teilprojektes Verkehr: **rot** (aufgrund der sich massiv veränderten Rahmenbedingung)

4 Einflussfaktor Teilprojekte und deren Wirkung auf die Gesamtplanung

Ziel der Zwischenphase war es, bereinigte Unterlagen zu erarbeiten, um darauf basierend in die zweite Phase des Studienauftrags starten zu können. Vor allem folgende Punkte sollten geklärt sein:

- Bestätigung Vorgaben zum Perimeter des Knotens Kreuzstrasse,
- Variantenentscheid zum Gefängnis,
- Entscheid zum Flächenpotential der allgemeinen Verwaltung,
- Klärung der Fragen aus der Zwischenpräsentation (Etap্পierung, Sicherheitsperimeter, Helikopterlandeplatz u.a.).

Während in der ersten Phase noch das Arbeiten mit Varianten möglich war, ist das Ziel nun, ein Richtprojekt zu erarbeiten. Ein solches Projekt soll zwar Spielraum für zukünftige Entwicklungen bieten, kann jedoch nicht auf Varianten basieren, da ein Gestaltungsplan klare Strukturen und Vorgaben verlangt.



Abb. Planungsprozess Erarbeitung Richtprojekt für Gestaltungsplan (eigene Darstellung)

Insgesamt sind die meisten Teilprojekte im Hinblick auf die Gesamtplanung auf Kurs. Sie entsprechen weitgehend den definierten Anforderungen und bewegen sich innerhalb der angegebenen Rahmenbedingungen. Dennoch besteht zum aktuellen Zeitpunkt in zwei Teilprojekten Abklärungsbedarf:

- Teilprojekt Verkehrssicherheitszentrum: Das Projekt ist grundsätzlich auf Kurs, steht jedoch unter Entscheidungsdruck. Die Standortfrage (Kreuzstrasse vs. Foribach/Obwalden) ist zentral für die weitere Planung. Solange die gemeinsame Lösung mit Obwalden nicht abschliessend geklärt ist (Entscheid Herbst 2025), bleibt die Planung unsicher. Der Ampelstatus Orange ist gerechtfertigt, da der Ausgang direkte Auswirkungen auf die Flächenverfügbarkeit, Nutzungskonflikte und das Gesamtkonzept des Areals Kreuzstrasse hat. Ein politischer Entscheid ist erforderlich, um Planungssicherheit zu schaffen.
- Teilprojekt Gefängnis: Der Variantenentscheid und die Beteiligung Obwaldens beeinflussen direkt die Dimensionierung des Projekts und sind Voraussetzung für den Gestaltungsplan. Ein politischer Entscheid wird bis Ende 2025 erwartet. Ohne diesen kann das Gesamtprojekt nicht weiter konkretisiert werden.

Die Entwicklung in einem Teilprojekt stellt zudem die vollumfängliche Realisierbarkeit der aktuell geprüften Nutzungen auf dem Areal Kreuzstrasse grundsätzlich in Frage:

- Im Teilprojekt Verkehr/Knoten Kreuzstrasse weicht die neuste vom ASTRA veranlasste verkehrstechnische Untersuchung (Vorstudie A2 Anschluss Stans Süd) wesentlich von den bisherigen Planungen ab. Sie zeigt einen grösseren und verschobenen Flächenbedarf für den Ausbau des Knotens auf. Zudem gehen diese Untersuchungen davon aus, dass die bisherige Erschliessung ab der Mitte des Areals direkt auf den Knoten nicht mehr möglich sein wird. Dies hat grosse Auswirkungen auf die Arealerschliessung, welche neu über den südlichen und östlichen Rand (Richtung Buochs bzw.

Engelberg) erfolgen muss. Dies führt voraussichtlich zu einem zusätzlichen internen Flächenbedarf für Verkehrsflächen.

Zusammengefasst muss aufgrund dieser Ausgangslage geprüft werden, ob weiterhin alle geprüften Nutzungen auf dem Areal realisierbar sind.

Zum geplanten Start in die zweite Phase im Frühjahr 2025 veränderte der Bericht des ASTRA die Voraussetzungen für das Areal Kreuzstrasse grundlegend. Im Sinne eines Risikomanagements muss somit festgestellt werden, dass eine Weiterführung des Studienauftrags zu keinem brauchbaren Resultat führt und der noch zur Verfügung stehende Kredit für ein zielführendes Verfahren benutzt werden soll. Mit RRB Nr. 194 vom 25. März 2025 hat der Regierungsrat, im Sinne eines aktiven Risikomanagements beschlossen, die geplante Zwischenphase – also die vorgesehene Pause im Verfahren – zu nutzen. Es wurde entschieden, nicht in die zweite Phase des Studienauftrags einzutreten und stattdessen den Planungsprozess anzupassen. Ziel ist es, eine agilere Projektstruktur zu etablieren, um den Prozess mit den verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen zielgerichteter zu steuern und auf veränderte Rahmenbedingungen direkter und flexibler reagieren zu können.

Ziel des gewählten Verfahrens sollte sein, flexibel auf solche Änderungen reagieren zu können. Aufgrund der neuen Ausgangslage müssten die Teams jedoch weiterhin in Varianten denken, obwohl der Prozess auf ein Richtprojekt ohne Varianten abzielt. Schon jetzt ist absehbar, dass das Siegerprojekt umfassend überarbeitet werden müsste. Der bisher vorgesehene Ablauf erlaubt es nicht, adäquat und ressourcenschonend auf die neuen Rahmenbedingungen zu reagieren. Die Zwischenphase kann nicht unendlich verlängert werden, bis gesicherte Rahmenbedingungen vorliegen, denn es besteht die Gefahr, dass die Planungsteams durch die unsichere Planung ihrer Ressourcen vom Auftrag zurücktreten und damit die Idee eines Studienauftrags auseinanderfällt. Bei einer Weiterführung des Studienauftrages ist absehbar, dass sich die Anforderungen während der zweiten Phase klären. Ein Studienauftrag lässt es aber nicht zu, dass neue Anforderungen in eine laufende Arbeitsphase eingearbeitet werden.

Bis heute wurden vom verabschiedeten Objektkredit (Landratsbeschluss vom 31. Mai 2023; Investitionsnummer I1229/5290.10, Bauliche Arealentwicklung Raum Kreuzstrasse [BARK], Gestaltungsplanung) rund CHF 600'000 für Planungsarbeiten, Gutachten, Untersuchungen sowie die Verfahrensbegleitung investiert.

Bei einer Weiterbearbeitung des Studienauftrags würden zusätzlich ca. CHF 270'000 für Planerteams, Beurteilungsgremium und für Verfahrensbegleitung ausgegeben. Mit der Neuaufrichtung des Planungsprozesses wird der nicht zielgerichtete Einsatz dieser Gelder verhindert.

5 Anpassung Planungsprozess

Im Frühling 2025 wurde klar: Die bisherige Annahme zum Ausbau des Kreisels Kreuzstrasse durch das ASTRA stimmt nicht mehr. Der neue Perimeter beansprucht viel mehr Fläche und verändert die Verkehrserschliessung grundlegend. Diese Rahmenbedingungen sind für das Gesamtprojekt zentral, werden jedoch vom ASTRA voraussichtlich nicht in absehbarer Zeit abschliessend definiert.

Das bedeutet: **Eine durchgehende, vollständige Planung über das ganze Areal ist aktuell nicht für alle Bereiche im gleichen Detaillierungsgrad möglich.** Ein Festhalten am ursprünglichen Studienauftrag mit vier Teams und fixen Abläufen würde zu Verzögerungen, unnötigen Planungskosten und unklaren Ergebnissen führen.

Statt den Studienauftrag in zwei Phasen weiterzuführen, setzt der Regierungsrat auf ein flexibleres Vorgehen, das mit den veränderten Rahmenbedingungen umgehen kann. Die wichtigsten Neuerungen sind:

- **Jurierung der bestehenden Entwürfe** zur Bestimmung der Arbeitsgrundlage;
- **Einstieg direkt in die Überarbeitung des Richtprojektes** mit einem qualifizierten Planungsteam;
- **Etappierte Entwicklung des Areals** um dort zu planen, wo Planungssicherheit besteht;
- **Priorisierung jener Teilprojekte**, die betriebliche Dringlichkeit aufweisen.



Abb. Angepasster Planungsprozess Erarbeitung Richtprojekt für Gestaltungsplan (eigene Darstellung)

Im Rahmen der Vertiefungsplanung sowie dem aktuellen Studienauftrag hat sich gezeigt, dass die geprüften Nutzungen mindestens in zwei Einheiten zu unterteilen sind. Eine Einheit stellt der Justizkomplex dar. Dieser setzt sich aus der Polizei (Kernnutzung), dem Gefängnis, der Staatsanwaltschaft und dem Amt für Justiz zusammen. Diese Nutzungen sind räumlich und funktional eng verzahnt, betriebswirtschaftlich begründet und aus Sicht der inneren Sicherheit prioritär.

Die andere Einheit setzt sich aus den technischen Betrieben, insbesondere der Feuerwehr, dem Rettungsdienst, dem Strasseninspektorat und dem Verkehrssicherheitszentrum zusammen. Diese Nutzungen werden im Vergleich zum Justizkomplex als weniger prioritär beurteilt und werden erst **nach Klärung der Planung des ASTRA im Zusammenhang mit dem Knoten Kreuzstrasse** im Detail geplant.

Daher wird das Areal **phasenweise entwickelt**, um:

- dringend nötige Bauten zeitnahe umzusetzen
- Planungskosten und Zeitverluste zu vermeiden
- Flexibilität bei den übrigen Teilprojekten zu erhalten

Die neue Herangehensweise bringt konkret:

- Mehr Flexibilität: Das Projekt reagiert agil auf Veränderungen ohne das Gesamtziel aus den Augen zu lassen.
- Bessere Abstimmung: Die Zusammenarbeit mit Nutzenden und Fachstellen wird direkter, Abstimmungen sind zielgerichteter.
- Ressourcenschonend: Das neue Verfahren vermeidet kostspielige Umplanungen und Provisorien.
- Schneller in der Umsetzung: Planung und Realisierung des dringend benötigten Justizkomplex werden nicht weiter verzögert.
- Planungssicherheit für alle: Eine verlässliche Etappierung und Fokussierung schafft Klarheit für künftige Entscheide; auch politisch.

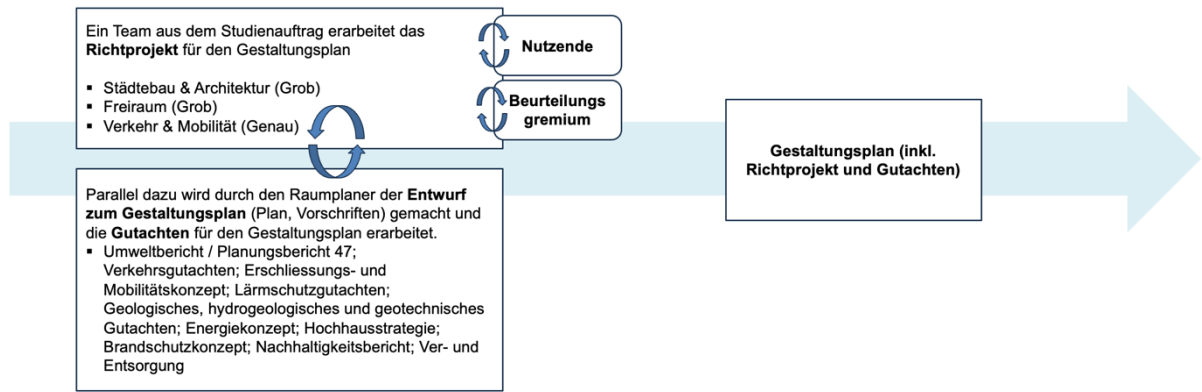


Abb. Angepasster Planungsprozess (eigene Darstellung)

Die Anpassung des Planungsverfahrens bringt das Projekt wieder auf eine steuerbare, realistische und wirkungsvolle Linie. Sie fokussiert auf das, was möglich und nötig ist, ohne das grosse Ganze aus den Augen zu verlieren. Damit ist sie nicht nur richtig, sondern auch entscheidend für den Erfolg des Gesamtprojektes.

Das **Organigramm** der Planungsphase verändert sich vor allem im Kern, da der Fokus nicht mehr auf dem Studienauftrag liegt, sondern der Erarbeitung des Gestaltungsplan mit dem Richtprojekt.

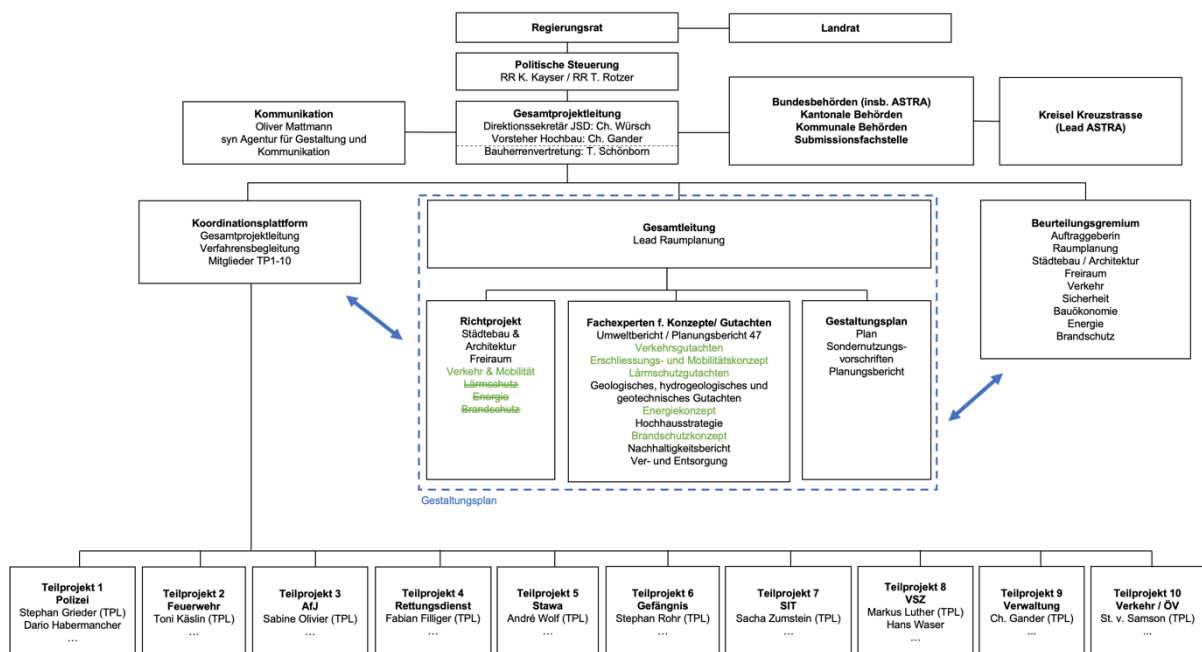


Abb. Organigramm (Quelle: eigene Darstellung)

Durch die Anpassung der Planungsprozesse verschiebt sich der **Terminplan** für den Gestaltungsplan nach heutigen Kenntnissen nicht. Der Gestaltungsplan soll wie bisher angenommen Ende 2027 vorliegen. Die nachfolgende Grafik zeigt neben dem Terminplan für das Areal Kreuzstrasse auch die Terminpläne für die Erstellung des Sicherheitszentrums Rothenburg sowie die Erstellung der Prüfhallen und Teststrecken des VSZ an einem Standort in Obwalden. Diese beiden Projekte stehen in Abhängigkeit mit der Arealentwicklung Kreuzstrasse.

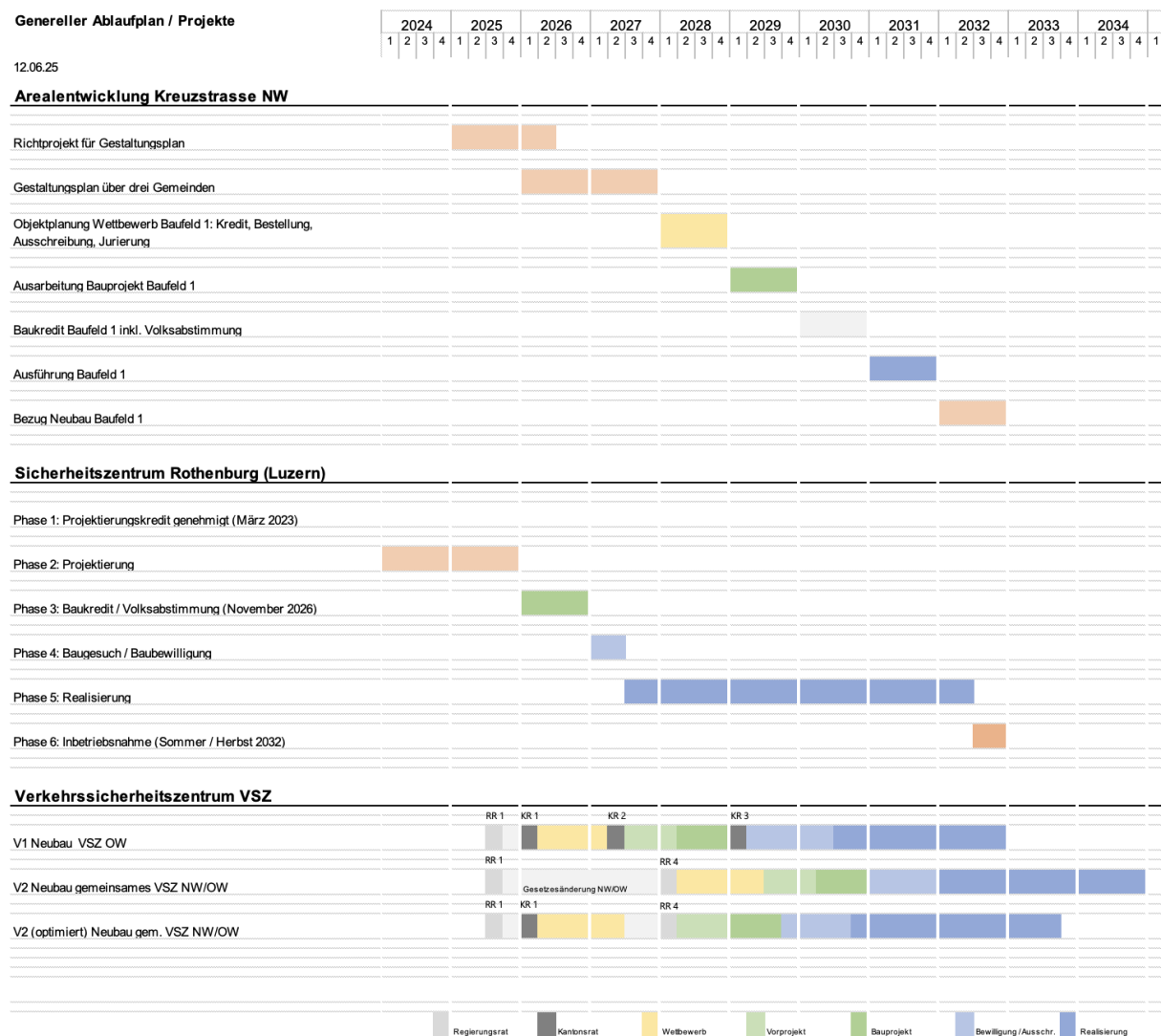


Abb. Terminplan Arealentwicklung Kreuzstrasse, Erstellung Sicherheitszentrum Rothenburg und Erstellung Verkehrssicherheitszentrum in Obwalden (Quelle: eigene Darstellung)

Die Auswertung der bisherigen **Budgetverwendung** sowie die Kostenschätzung für den angepassten Planungsprozess zeigen, dass die nächsten Schritte innerhalb des im Mai 2023 festgelegten Budgets realisierbar sind. Dabei ist hervorzuheben, dass die bislang geleisteten Arbeiten und beauftragten Gutachten eine tragfähige Grundlage für den weiteren Verlauf bilden. Dank der rechtzeitigen Prozessanpassung im Frühjahr 2025 konnten unnötige Ausgaben vermieden werden.

Der Landrat hat im Mai 2023 einen Objektkredit von CHF 1'629'000 bewilligt. Bislang wurden rund CHF 600'000 verwendet – insbesondere für den Studienauftrag (inkl. Verfahrensbegleitung, Beurteilungsgremium, Planerteams), verschiedene Teilprojekte, Kommunikationsmassnahmen sowie notwendige Gutachten. Für die Neuausrichtung stehen somit noch gut eine Million Franken zur Verfügung.

Aus dem verbleibenden Betrag sollen zentrale Projektbestandteile finanziert werden: Dazu gehören die externe Begleitung, die Erarbeitung eines neuen Richtprojekts durch ein Planungsteam, die Ausarbeitung des Gestaltungsplans, zusätzliche Gutachten und Konzepte, vertiefende Arbeiten in den Teilprojekten, die Erstellung eines Modells sowie begleitende Kommunikationsmassnahmen. Die Regierung ist überzeugt, dass diese Leistungen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln abgedeckt werden können.

6 Antrag: Zustimmungende Kenntnisnahme des Planungsberichts

Gemäss Art. 14 Abs. 2 Ziff. 11b des Gesetzes über die Organisation und die Geschäftsführung des Landrates (Landratsgesetz, LRG; NG 151.1) nimmt der Landrat zu Planungsberichten des Regierungsrates Stellung.

§ 56b des Reglements über die Geschäftsordnung des Landrates (Landratsreglement, LRR; NG 151.11) hält bezüglich Planungsberichten folgendes fest:

"¹ Planungsberichte beinhalten:

1. Strategien oder Konzepte;
2. Vorentscheidungen zur Vorbereitung einer Verfassungs- oder Gesetzesänderung oder eines in die Zuständigkeit des Landrates fallenden Beschlusses.

² Der Regierungsrat legt gestützt auf eine gutgeheissene Motion dem Landrat einen Planungsbericht vor. Er kann auch von sich aus einen Planungsbericht vorlegen.

³ Für Anmerkungen gilt § 56a.

⁴ Der Landrat kann dem Regierungsrat Aufträge im Zusammenhang mit der Planung erteilen. Für Aufträge gilt § 56a Abs. 2 und 3 sinngemäss.

⁵ Der Regierungsrat berücksichtigt die Anmerkungen und setzt die Aufträge um. Er kann begründet davon abweichen und setzt den Landrat darüber in Kenntnis.

⁶ Der Landrat beschliesst mit der Schlussabstimmung, ob er zum Planungsbericht zustimmend oder ablehnend Stellung nimmt."

Dem Landrat wird beantragt, den vorliegenden Planungsbericht zur baulichen Arealentwicklung Kreuzstrasse (BARK) vom 1. Juli 2025 zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Dr. Othmar Filliger

Landschreiber

lic. iur. Armin Eberli