KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

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

UMFAHRUNG STANS WEST

Planungsbericht

Stans, 23. Juni 2026

Titel:	Umfahrung Stans West	Typ:	Bericht Regierungsrat	Version:	
Thema:	[Kurzname]	Klasse:		FreigabeDatum:	24.06.26
Autor:	Markus Meisinger	Status:		DruckDatum:	24.06.26
Ablage/Name:	Planungsbericht Stans West 2026.DOCX			Registratur:	2023.NWBD.4

Inhalt

1 Zusammenfassung 4

2 Einleitung und Hinweise 4

3 Räumliche Ausgangslage 4

4 Bisherige Planungen 6

5 Grundzüge der neuen Planungen ab 2023 6

5.1 Variantenstudium 6
5.2 Ausprägung der beiden Best-Varianten 7
5.3 Trassierung / Streckenführung 7
5.4 Kostenschätzung 8
5.5 Einbindung in das bestehende System 9
5.6 Fazit der Variantenprüfung 10

6 Flankierende Massnahmen und Entlastungswirkung 11

7 Fazit 12

8 Zeitplan 13

1 Zusammenfassung

Nachdem das Nidwaldner Stimmvolk 2022 das Projekt "Entlastungstrasse Stans West" abgelehnt hatte, hat die Baudirektion die Landratsfraktionen und betroffenen Gemeinden zum 'Runden Tisch' eingeladen. Gestützt auf diesen partizipativen Prozess sowie umfangreiche verkehrsplanerische Abklärungen begrüsst der Regierungsrat die Realisierung einer kantonalen Umfahrungsstrasse Stans West. Eine solche Strasse ermöglicht eine deutliche Reduktion des Durchgangsverkehrs in Stans.

Das Variantenstudium hat zwei Best-Varianten mit einer Linienführung in den Bitzikreisel (Variante 1a) oder in den Rotzlochkreisel (Variante 2e) aufgezeigt. Beide Linienführungen sind grundsätzlich machbar und weisen eine gute Entlastungswirkung auf. Der Regierungsrat favorisiert eine möglichst direkte Linienführung an die Autobahn via Rotzlochkreisel. Diese garantiert mit der Realisierung eines Bypasses am Rotzlochkreisel eine stabile Anbindung der neuen Strasse an das bestehende Strassennetz. Zudem ist aufgrund der grossen Distanz zu bestehenden Wohnsiedlungen mit weniger Widerstand von Anstösserinnen und Anstössern. Die Abklärungen der Baudirektion haben schliesslich aufgezeigt, dass eine Umfahrungsstrasse vor allem mit flankierenden Massnahmen (namentlich Temporeduktionen im Dorfzentrum Stans) die volle Wirkung erzielt, weshalb diese zwingend mit flankierenden Massnahmen zu verbinden ist. Schliesslich soll nach Ansicht des Regierungsrats mit dem Neubau der kantonalen Umfahrungsstrasse sowie der Umsetzung von flankierenden Massnahmen der Abtausch von Kantons- und Gemeindestrassen geprüft und umgesetzt werden.

2 Einleitung und Hinweise

Der vorliegende Planungsbericht basiert auf dem Synthesebericht von RAPP AG vom 12. Juni 2026. Dieser ist als Beilage integrierender Bestandteil des Planungsberichts. Er handelt insbesondere das Variantenstudium zur Linienführung einer möglichen Umfahrungsstrasse mit flankierenden Massnahmen, die Vorstudien von zwei Varianten sowie die Detailprüfungen des Knotensystems Länderpark ab.

Der Planungsbericht bildet dabei die Ergebnisse, welche im Rahmen der Begleitgruppe Runder Tisch in den Jahren 2023 – 2026 erarbeitet wurden ab. Er wurde entsprechend parallel mit dem Diskussionsfortschritt erarbeitet.

Der Synthesebericht hat den Charakter einer vertieften Studie. Allerdings wurden für die technischen Abklärungen, die Kostenschätzung sowie die Modellierung der Verkehrsströme bereits Vertiefungen im Sinne eines Vorprojekts durchgeführt.

Für die im Planungsbericht verwendeten Zahlen ist zu beachten, dass diese auf Prognosen zum mutmasslichen Verkehrsaufkommen im Jahr 2040 beruhen. Bei den Berechnungen zu den maximalen Durchflussmengen wurde dabei auf den Verkehr während den Spitzenstunden abgestellt.

3 Räumliche Ausgangslage

Die Gemeinde Stans ist im Wesentlichen durch eine starke räumliche Zerteilung des Strassennetzes bestimmt. Grund dafür sind zwei wesentliche Faktoren:

- Die Streckenführung der Zentralbahn verläuft oberirdisch durch den Siedlungsraum, wobei alle Kreuzungen mit den Kantons- und Gemeindestrassen niveaugleich erfolgen. Einzige Ausnahme bildet die kombinierte Überführung der Zentralbahn über die Autobahn und die Rotzlochstrasse (Gerbi-Brücke). Diese liegt allerdings sehr peripher zum Zentrum. In unmittelbarer Zentrumsnähe bestehen zwei Bahnübergänge. Einerseits

der Übergang Buochserstrasse beim Bahnhof und der Übergang Stansstaderstrasse beim Karlikreisel. Letzterer bildet auch für Reisende aus Ennetmoos die erste Möglichkeit, die Zentralbahn in Richtung des Autobahnanschlusses Stans-Nord zu queren.

- Die Autobahn A2 durchquert Stans als Transitachse und bietet mit den Anschlüssen Stans-Nord und Stans-Süd Anschluss an das übergeordnete, nationale Strassennetz. Wesentliche Querungsmöglichkeiten innerhalb von Stans bestehen vor allem bei den Autobahnanschlüssen mit ihren umfangreichen Verzweigbauwerken. Sie dienen gleichzeitig als Überfahrten für die Kantonsstrassen Richtung Stansstad (Stans-Nord) sowie den Seegemeinden (Stans-Süd).

Obwohl Stans an sich mit rund 8'500 Einwohnerinnen und Einwohnern eine mittelgrosse Gemeinde darstellt, führt diese spezielle Konstellation zu einem starken Verkehrsaufkommen an wenigen, neuralgischen Stellen.



Abbildung 1: Verkehrlich neuralgische Stellen in Stans

Aufgrund dieser Ausgangslage werden schon seit geraumer Zeit Überlegungen für eine verbesserte Verkehrsführung zwischen Ennetmoos und Stans erörtert. Dies mit drei zentralen Zielsetzungen:

- Verflüssigung des Verkehrs von Ennetmoos Richtung Stans und insbesondere zum übergeordneten Verkehrsnetz am Anschluss A2 in Stans-Nord. Dies insbesondere aufgrund des Rückstaus am Karlikreisel während den Schliesszeiten der Barriere beim Passieren von Zügen der Zentralbahn.
- Entlastung des Ortskerns von Stans vom Durchgangsverkehr zwischen Ennetmoos, den Seegemeinden sowie dem Anschluss an die Kantonsstrasse Richtung Engelberg in Oberdorf. Dieser Verkehr ist in beide Richtungen erheblich, zumal die Durchfahrt im Ortskern Stans historisch bedingt schmal ist. Dies führt insbesondere auch zu erheblichen Einschränkungen im lokalen Fuss- und Veloverkehr.
- Das Strassennetz rund um den Anschluss Stans-Nord muss auch bei einem absehbaren Wachstum der Einwohnerzahl in Stans funktionstüchtig bleiben.

4 Bisherige Planungen

Konkrete Planungen wurden in neuerer Zeit ab den 2000er Jahren wieder aktiv aufgenommen. So wurde eine "Spange Stans West" 2011 als Element des Gesamtentwicklungskonzepts "ESP Stans West" entwickelt. Das neue Instrument des Agglomerationsprogramms eröffnete zudem die Möglichkeit für eine Mitfinanzierung durch den Bund. Entsprechend wurde es im Agglomerationsprogramm der 2. Generation platziert. In den Massnahmenblättern wurde es als Objekt der A-Liste aufgeführt – zusammen mit einer neuen Haltestelle Bitzi der Zentralbahn. Der Linienverlauf der Umfahrung war als kurze Spange zwischen einem neuen Kreisel Ennetmooserstrasse und Kreisel Bitzistrasse vorgesehen.

Das Gesamtentwicklungskonzept "ESP Stans West" – und somit auch die Spange Stans West – wurde 2014 im Rahmen des Prozesses zur Aufnahme in den kantonalen Richtplan durch den Landrat abgelehnt. Damit wurde einerseits die weitere Planung als auch eine Mitfinanzierung durch den Bund vorderhand obsolet.

2015 erfolgte ein politischer Vorstoss in Form einer Motion mit dem Antrag, die Planung und Realisierung einer Entlastungsstrasse Stans West als Kantonsstrasse im Sinne der Strassengesetzgebung vorzubereiten und dem Landrat zu unterbreiten. Der Landrat hiess die Motion gut und stimmte 2016 einem Objektkredit für die Planung der Entlastungsstrasse Stans West zu. Das Projekt sah eine weitgeführte Umfahrung unter Nutzung der bestehenden niveaufreien Kreuzung unter der Gerbi-Brücke vor. Das Projekt Entlastungsstrasse Stans West wurde am 27.11.2022 an der Urne verworfen.

Daraufhin wurde durch die Baudirektion ein ‘Runder Tisch’ mit Vertretern der Gemeinden und Delegationen der Landratsfraktionen ins Leben gerufen. Aus diesem Prozess resultierte die einstimmige Haltung, die Planungen für eine Umfahrungsstrasse im Westen von Stans (Spange Stans West) wieder aufzunehmen. Diese wurden in der Folge durch die Baudirektion ausgelöst. Der ‘Runde Tisch’ wurde im Verlauf dieser Arbeiten konsultiert und mit Zwischenergebnissen bedient. Insgesamt fanden 8 ‘Runder Tisch’-Sitzungen statt.

5 Grundzüge der neuen Planungen ab 2023

Für einen fundierten Variantenentscheid wurden alle theoretisch möglichen Varianten neu aufgearbeitet und auf ihre technische und verkehrliche Tauglichkeit geprüft. Das Variantenstudium umfasste drei Schritte bis zur Auswahl möglicher Bestvarianten. Diese wurden anschliessend auf ihre Kompatibilität mit der mittelfristigen Entwicklung des Verkehrs auf dem bestehenden Stanser Verkehrsnetz geprüft. Dieser letzte Schritt ist wichtig vor dem Hintergrund, dass das bestehende Verkehrsnetz rund um den Länderpark den zusätzlichen Verkehr möglichst flüssig aufnehmen muss und auf den angrenzenden Arealen in erheblichem Umfang Wohnbauten vorgesehen sind (Areale Untere Spichermatt und Hostatt gemäss kantonalem Richtplan und Siedlungsleitbild Stans).

5.1 Variantenstudium

In Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro RAPP wurde ein umfangreiches Variantenstudium für die Linienführung durchgeführt. Für Einzelheiten dieses Variantenstudiums wird auf den beiliegenden Synthesebericht verwiesen. Ausgehend von 12 möglichen Linienführungen wurden diese in drei Schritten auf folgende zwei Best-Varianten reduziert:

Variante 1a

Diese Variante weist eine kurze Linienführung zwischen der Ennetmooserstrasse und dem Bitzikreisel auf. Sie schneidet daher bezüglich Kosten und Verlagerungswirkung am besten ab. Die Anbindung an das bestehende Strassennetz mit einer Linienführung via Bitzikreisel und Rotzlochkreisel ist machbar, jedoch weniger stabil als eine direkte Linienführung zur Autobahn via Rotzlochkreisel. Sie beeinträchtigt beim Bitzikreisel die bestehende Wohnsiedlung und führt für den hauptbetroffenen Grundeigentümer zu einer ungünstigen Zerschneidung seines Landwirtschaftsbetriebes.

Variante 2e

Bei dieser Linienführung wird der Verkehr von der Umfahrungsstrasse ab der Ennetmooserstrasse via Rotzlochkreisel direkt auf die Autobahn geführt. Diese Variante hat Vorteile bei der Anbindung an das bestehende Strassennetz, da es bei Hauptverkehrszeiten eine höhere Robustheit aufweist und zu weniger Rückstau führt. Zudem weist es weniger Nachteile für die Bewirtschaftung des betroffenen Landwirtschaftsbetriebes auf. Die Verlagerungswirkung ist ebenfalls gut, jedoch leicht tiefer als Variante 1a. Bezüglich Kosten schneidet diese Variante leicht schlechter ab als Variante 1a.

5.2 Ausprägung der beiden Best-Varianten

Im Rahmen einer Vorstudie, die aufgrund anspruchsvoller Aspekte bei Boden und Strecke teilweise die technische Tiefe eines Vorprojekts erforderten, wurden mögliche Linienführungen detaillierter untersucht. Einerseits wurde die Streckenführung konkretisiert und ausgeometrisiert, andererseits wurde die Unterführung der Zentralbahn bautechnisch untersucht. Ebenso erfolgten vertiefte Betrachtungen von Umweltaspekten und der technischen Ausgestaltung der Strasse sowie eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 30%.

5.3 Trassierung / Streckenführung

Die Trassierung der **Variante 1a** mit einer möglichst kurzen Linienführung ist in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich. Die Linienführung folgt im Süden mehrheitlich entlang der Parzellengrenzen und versucht damit möglichst wenige Parzellen zu durchschneiden. Nach der Unterquerung der Zentralbahn in einem fast senkrechten Winkel führt die Strecke in einem grossen Bogen direkt auf den Bitzikreisel.
Die Einmündung in die Ennetmooserstrasse ist als Knoten ausgebildet. Auf Seite Bitzi schliesst die Strecke als vierter Arm an den bestehenden Kreisel an. Entlang der Strecke ist linkseitig ein separater Fuss- und Radweg angeordnet, welcher durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt wird.

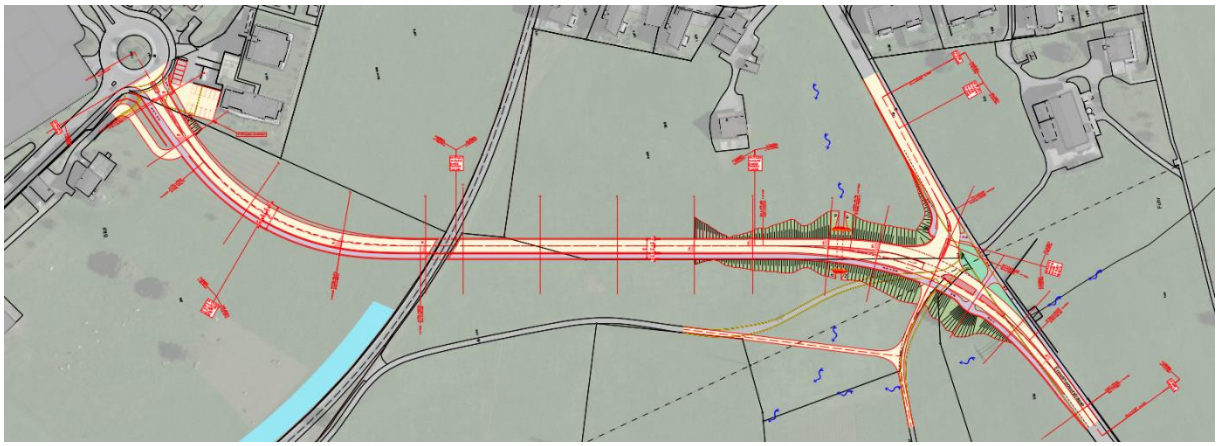


Abbildung 2: Übersicht Variante 1a

Die Trassierung der **Variante 2e** mit einem Anschluss an den Rotzlochkreisel ist in der nächsten Abbildung ersichtlich. Die Einmündung in die Ennetmooserstrasse ist weitgehend identisch zur Variante 1a und als Knoten ausgebildet. Beim Anschluss an den Rotzlochkreisel wird die bestehende Kreiselzufahrt genutzt. Die bestehenden Zufahrten der Bitzistrasse und Länderpark werden als untergeordnete Einmündungen an die neue Spange angeschlossen. Entlang der Strecke würde ebenfalls ein mit Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennter Fuss- und Radweg angeordnet.

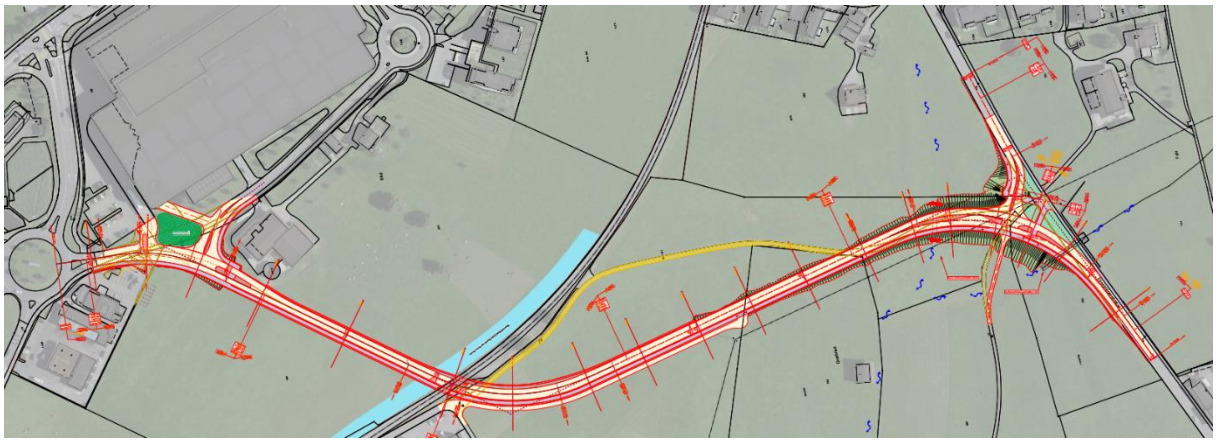


Abbildung 3: Übersicht Variante 2e

5.4 Kostenschätzung

Für die Kostenschätzung mussten diverse technische Annahmen getroffen werden. Diese sind im Synthesebericht dargelegt. Die Genauigkeit der Kostenschätzungen liegt beim heutigen Planungsstand bei +/- 30%. Bei einer Linienführung mit einer Anbindung an den Rotzlochkreisel liegen die Kosten rund 10% höher als bei der Linienführung in den Bitzikreisel (Variante 1a).

Variante Anbindung Bitzikreisel

Position			**Betrag [CHF]**
	Bauinstallation und Abbrüche		545'300.-
	Erdarbeiten / Materialersatz		2'025'800.-
	Strassenbau (Fundation, Randsteine, Asphalt)		1'860'100.-
	Werkleitungen		884'800.-
Total Strasse exkl. MWSt.			**5'316'000.-**
	Erdarbeiten (Aushub, Hinterfüllung)		3'604'000.-
	Bauhilfsmassnahmen (Spurwand, Wasserhaltung, Hilfsbrücke)		8'517'000.-
	Pfähle		2'921'000.-
	Betonbau exkl. Pfähle		5'955'000.-
	Ausrüstung (Abdichtung, Lärmschutz, Gleisbau)		2'451'000.-
Total Unterführung exkl. MWSt.			**23'448'000.-**
Gesamttotal Baukosten +/- 30% exkl. MWSt.			**28'764'000.-**
	Honorare	15%	4'314'600.-
	Gebühren, Versicherung, Diverses	3%	862'920.-
Gesamttotal +/- 30% exkl. MWSt.			**33'941'520.-**
	Mehrwertsteuer (gerundet)	8.10%	2'749'480.-
Gesamttotal +/- 30% inkl. MWSt.			**36'691'000.-**

Tabelle 1: Kostenschätzung Variante 1a

Variante Anbindung Rotzlochkreisel

Position			Betrag [CHF]
	Bauinstallation und Abbrüche		715'200.-
	Erdarbeiten / Materialersatz		2'690'400.-
	Strassenbau (Fundation, Randsteine, Asphalt)		2'473'700.-
	Werkleitungen		1'155'700.-
Total Strasse exkl. MWSt.			**7'035'000.-**
	Erdarbeiten (Aushub, Hinterfüllung)		3'568'000.-
	Bauhilfsmassnahmen (Spurwand, Wasserhaltung, Hilfsbrücke)		9'223'000.-
	Pfähle		3'128'000.-
	Betonbau exkl. Pfähle		6'409'000.-
	Ausrüstung (Abdichtung, Lärmschutz, Gleisbau)		2'635'000.-
Total Unterführung exkl. MWSt.			**25'017'000.-**
Gesamttotal Baukosten +/- 30% exkl. MWSt.			**32'052'000.-**
	Honorare	15%	4'807'800.-
	Gebühren, Versicherung, Diverses	3%	961'560.-
Gesamttotal +/- 30% exkl. MWSt.			**37'821'360.-**
	Mehrwertsteuer (gerundet)	8.10%	3'063'640.-
Gesamttotal +/- 30% inkl. MWSt.			**40'885'000.-**

Tabelle 2: Kostenschätzung Variante 2b

5.5 Einbindung in das bestehende System

Die erarbeiteten Varianten wurden in einem letzten Schritt auf ihre Kompatibilität mit dem bestehenden Strassensystem sowie der absehbaren Siedlungsentwicklung im betroffenen Gebiet untersucht. Die detaillierten Ergebnisse sind im Synthesebericht abgehandelt. Als Fazit ergeben sich folgende Erkenntnisse:

Eine Anbindung Spichermatt (mit Berücksichtigung einer Überbauung Hostatt) ist verträglich mit der Umfahrung Stans West. Die Teillösungen können zu einer Gesamtlösung kombiniert werden, sofern deren Ströme klar separiert sind. Die notwendige Separierung der Ströme macht bei einer Realisierung einer kurzen Umfahrung Stans West mit Anschluss an den Bitzikreisel eine ergänzende Linienführung vom Bitzikreisel zum Rotzlochkreisel notwendig. Die Führung aller Verkehrsströme direkt auf den Kreisel Länderpark ist verkehrlich nicht sinnvoll umsetzbar. Zudem braucht es bei beiden Varianten 1a und 2e einen Bypass beim Rotzlochkreisel, um den Verkehr zu Spitzenzeiten bewältigen zu können.

Die Kosten der notwendigen Anpassungen beim Kreisel Bitzi (bei der Variante 1a) und für den Bypass beim Rotzlochkreisel (für Variante 1a und Variante 2e) wurden noch nicht berechnet. Diese Kostenschätzungen werden bei der Ausarbeitung des Generellen Projektes erstellt. Klar ist, dass bei Variante 1a die Anpassungskosten höher sind, als bei der Variante 2e, weil bei der ersteren Variante beide Knoten angepasst bzw. ertüchtigt werden müssen. Bei der Variante 2e hingegen braucht es keine Anpassungen beim Kreisel Bitzi, sondern nur zusätzlich beim Kreisel Rotzloch einen Bypass.

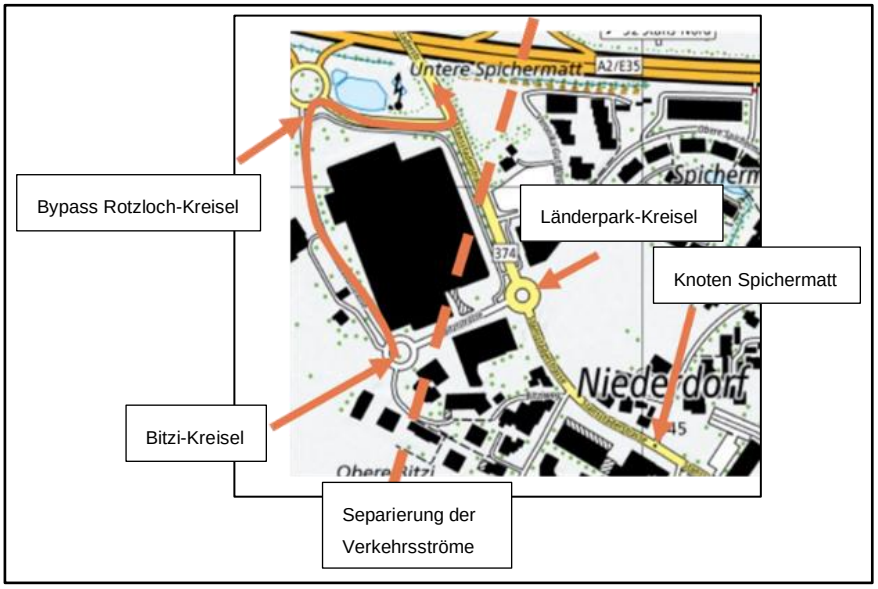


Abbildung 4: Separierung der Verkehrsströme "untere Spichermatt" und "Entlastungsstrasse"

5.6 Fazit der Variantenprüfung

Die Gesamtbetrachtung führt zu einem differenzierten Ergebnis. Zwar weist die Variante 1a bezüglich Entlastungswirkung und leicht tieferen Kosten geringe Vorteile gegenüber der Variante 2e auf. Nachdem aber der Landrat im Jahre 2014 unter anderem auch wegen des Widerstandes der Anstösserinnen und Anstösser sowie des betroffenen Grundeigentümers diese Linienführung abgelehnt hat, erscheint eine Linienführung in den Bitzikreisel nach wie vor politisch als schwer durchsetzbar. Zudem müssten bei der Variante 1a mit längeren Beschwerde- und Enteignungsverfahren gerechnet werden, welche den Bau der neuen Umfahrungsstrasse um Jahre verzögern wird.

Berücksichtigt man zudem die Anbindung der Umfahrungsstrasse an das bisherige Strassennetz, so weist die Variante 2e mit der direkten Linienführung zur Autobahn via Rotzlochkreisel Vorteile gegenüber der Linienführung via Bitzikreisel auf. Diese Variante führt zu Spitzenzeiten zu weniger Rückstau und erweist sich verkehrlich als robuster. Gerade im Hinblick auf die kommende Siedlungsentwicklung im Gebiet Länderpark, ist dies ein nicht zu unterschätzender Vorteil.

Schliesslich führt die Variante 2e mit einer Linienführung in den Rotzlochkreisel zu deutlich weniger Widerstand, da keine Wohnsiedlung betroffen ist und die Bewirtschaftung für den hauptbetroffenen Landwirtschaftsbetrieb weniger stark eingeschränkt wird als durch eine Linienführung in den Bitzikreisel.

Unter Berücksichtigung der gesamten Umstände bevorzugt der Regierungsrat daher die Variante 2e mit einer direkten Linienführung der neuen Umfahrungsstrasse zur Autobahn via Rotzlochkreisel.

6 Flankierende Massnahmen und Entlastungswirkung

Die Wirkung und Akzeptanz der Umfahrung Stans West hängen wesentlich von der verkehrlichen Entlastungswirkung im Ortskern der Gemeinde Stans ab. Neben der zu erwartenden Wirkung der eigentlichen Umfahrung, sind für eine optimale Wirkung des Bauwerks weitere flankierende Massnahmen notwendig. Als flankierende Massnahmen werden verkehrliche oder organisatorische Massnahmen verstanden, welche begleitend zum eigentlichen Bauwerk die beabsichtigte Verlagerungswirkung unterstützen und verstärken. Dazu gehören namentlich Temporeduktionen auf den Strassen im Dorfkern von Stans, d.h. auf der Stansstader- und der Robert-Durrerstrasse. Diese sind im vorliegenden Fall notwendig, um die gewünschte Entlastungswirkung innerhalb des Ortskerns möglichst gut erreichen zu können. Für Einzelheiten wird auf den beiliegenden Synthesebericht verwiesen.

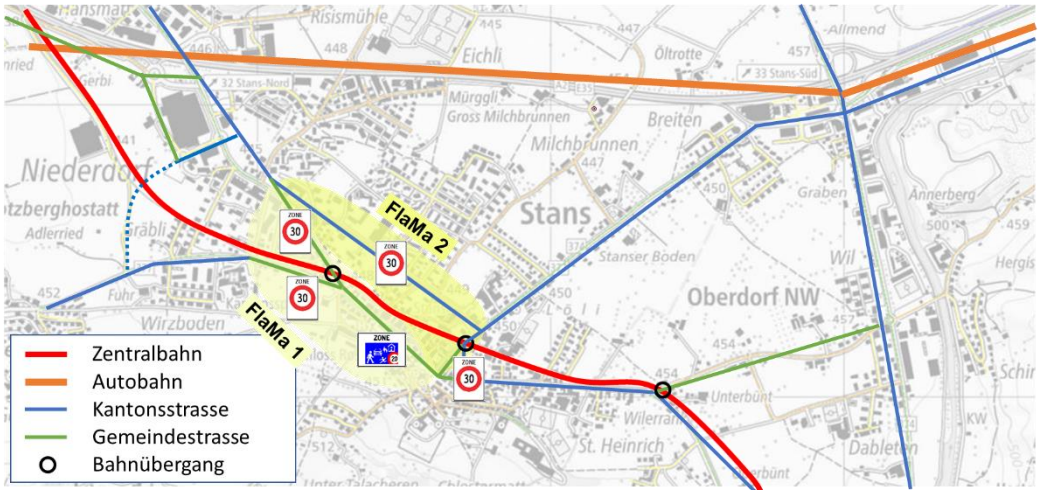


Abbildung 5: Übersicht flankierende Massnahmen

Ohne flankierende Massnahme zeigen sich bei der Variante Stans West drei Verlagerungseffekte: Zum einen verlagern sich die Fahrten von der Ennetmooserstrasse bis Karlikreisel und von der Stansstaderstrasse ab Karlikreisel bis zum Länderparkkreisel auf die neue Umfahrung. Zugleich ist aber auch erkennbar, dass Verkehr ab der Kreuzstrasse anstelle Buochserstrasse via Autobahn verlagert wird. Diese beiden Effekte sind erwünscht. Die Mehrbelastung auf der Ennetmooserstrasse zeigt aber auch, dass aufgrund der neuen Umfahrungsstrasse Verkehr aus Obwalden / Kerns von der Autobahn (via Lopper) auf die Verbindung Sarnen – Stans verlagert wird, was eigentlich nicht erwünscht ist. Insgesamt würde sich die Verkehrsmenge zwischen Karlikreisel und Ortskern als auch auf der Robert-Durrer-Strasse kaum verändern. Mit flankierenden Massnahmen kann eine Entlastungswirkung auch für diese Strassenabschnitte erreicht werden.

Die Modellrechnungen der Spange Stans West kombiniert mit direkten flankierenden Massnahmen bzw. Temporeduktion auf Tempo 30 und/oder 20 auf der Durchfahrtsachse Dorfzentrum sowie auf Tempo 30 auf der Robert-Durrer-Strasse führen bei der Variante 2e zu einer Entlastungswirkung auf der Stansstaderstrasse von 31% (beim Dorfplatz) und 56% (bei der Kantonalbank). Bei der Variante 1a liegen diese Werte mit 33% bzw. 58% nur leicht darüber. Weitere Einzelheiten können dem beiliegenden Synthesebericht (vgl. S. 7ff) entnommen werden.

Die verkehrlichen Abklärungen zeigen somit, dass mit einer Umfahrungsstrasse Stans West kombiniert mit flankierenden Massnahmen im Ortskern von Stans folgendes **Zielbild** erreicht werden kann:

- Reisende zwischen den umliegenden Orten (Ennetmoos – Seegemeinden; Ennetmoos – Engelbergertal) werden weitgehend auf die Umfahrungsmöglichkeiten gelenkt, so dass der Durchgangsverkehr im Ortskern zwischen ca. 30-50% reduziert wird.

- Der Ortskern bleibt für den Ziel- und Quellverkehr innerhalb von Stans gut erreichbar (namentlich für Anwohnerinnen und Anwohner, Kundschaft der Geschäfte und Gäste). Dies sowohl für den Autoverkehr als auch für den Fuss- und Veloverkehr.

7 Fazit

Zusammenfassend kann festgehalten werden: Der Regierungsrat kommt gestützt auf den beiliegenden Bericht sowie das Mitwirkungsverfahren am 'Runden Tisch' zum Schluss, dass eine neue Umfahrungsstrasse Stans West zu planen ist. Er beantragt daher dem Landrat den dafür nötigen Planungskredit und beauftragt die Baudirektion mit der Ausarbeitung des entsprechenden Generellen Projektes mit einer direkten Linienführung an die Autobahn via Rotzlochkreisel (Variante 2e).

Zudem erteilt er der Baudirektion den Auftrag in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Stans direkte flankierende Massnahmen (Temporeduktionen) im Dorfkern von Stans auszuarbeiten, welche bei Inbetriebnahme der neuen Umfahrungsstrasse in Kraft treten sollen. Schliesslich hat die Baudirektion mit der Gemeinde Stans Verhandlungen für einen Strassenabtausch aufzunehmen, so dass die dereinstige Aufteilung in Kantons- und Gemeindestrassen nach dem Bau der Umfahrungsstrasse mit dem neuen Strassensystem wieder kompatibel wird.

8 Zeitplan

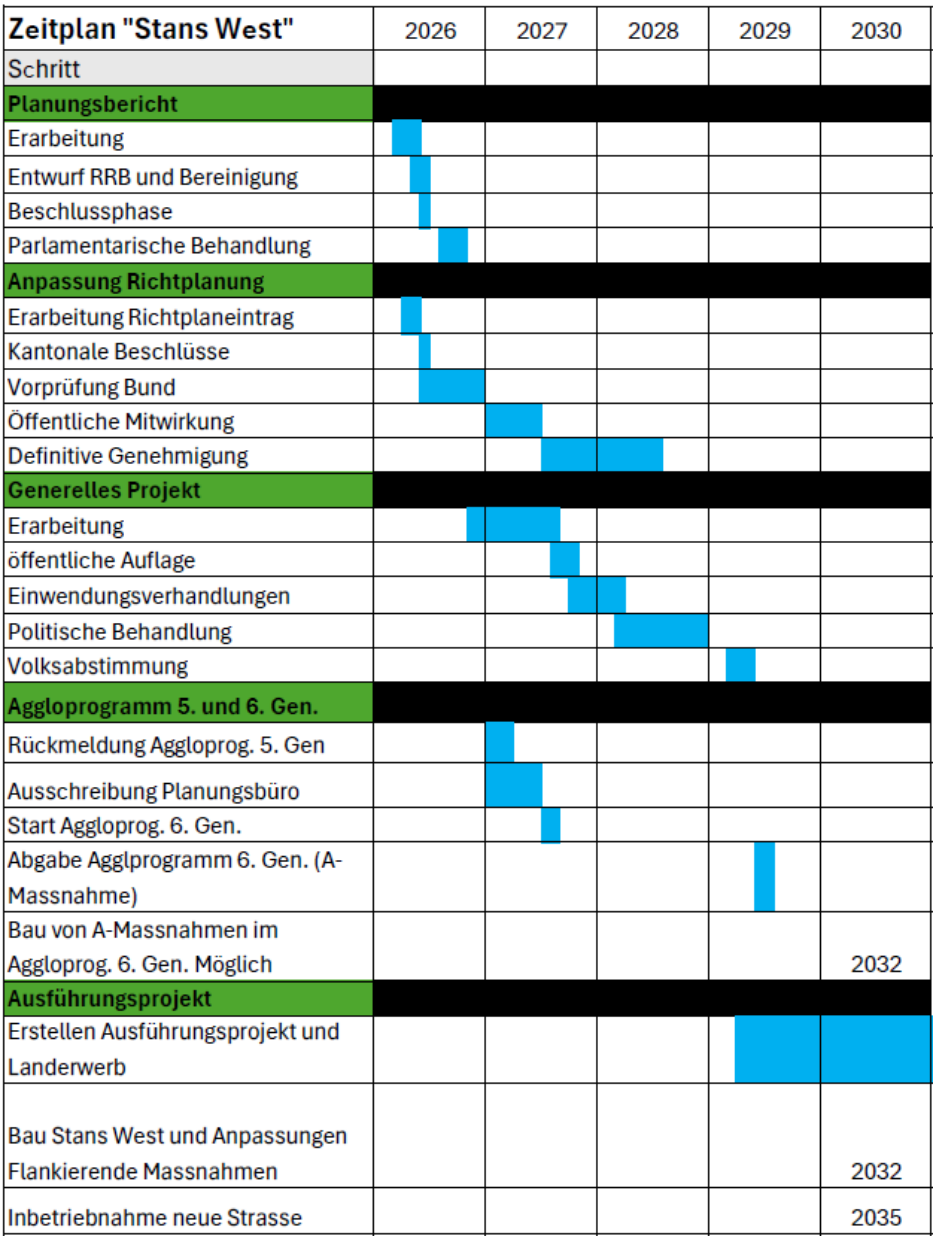


Abbildung 3: Zeitplan Umfahrung Stans West

Beilage: Synthesebericht Umfahrung Stans vom 12. Juni 2026

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Othmar Filliger

Landschreiber

Armin Eberli