



Stans, 18. März 2019

Nr. 168

Baudirektion. Amt für Mobilität. Parlamentarische Vorstösse. Motion von Landrat Christoph Baumgartner, Oberdorf, und Mitunterzeichnenden, betreffend Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1 Motion zur Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse

Mit Schreiben vom 9. Januar 2019 hat das Landratsbüro dem Regierungsrat die Motion von Landrat Christoph Baumgartner, Oberdorf, und Mitunterzeichnenden, betreffend Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse überwiesen.

Der Regierungsrat wird mittels dieser Motion beauftragt, dem Landrat einen Planungskredit zu unterbreiten. Dieser Kredit soll eine umfassende Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse inklusive Autobahneinfahrten und -ausfahrten beinhalten, welche das vorhandene und sich verschärfende Verkehrsproblem zukunftsorientiert, nachhaltig und umfassend löst. Zudem sollen folgende Faktoren berücksichtigt werden:

- Entwicklung Areal Kreuzstrasse;
- Entwicklung Aviatik- und Industriecluster im Gebiet Faden;
- Entwicklung der Verkehrssituation im Engelbergertal;
- Entwicklung der Gewerbegebiete Rieden und Riedenmatt;
- Entwicklung des Baufeldes A (Parkplatz hinter Landsgemeindeplatz);
- Allfällige Entwicklung einer Wohnzone im Gebiet Graben;
- Richtplanung;
- Zuständigkeiten und Planungen des Bundesamts für Strassen (ASTRA).

Darauffolgend prüfte das Landratsbüro den parlamentarischen Vorstoss und stellte fest, dass dieser Art. 53 Abs. 2 des Gesetzes über die Organisation und die Geschäftsführung des Landrates (Landratsgesetz, LRG; NG 151.1) entspricht. Er überwies die Motion am 9. Januar 2019 zur Stellungnahme binnen zweier Monate seit der Dringlicherklärung.

An der Landratssitzung vom 13. Februar 2019 wurde die Behandlung dieser Motion als dringlich erklärt.

1.2 Ausgangslage

Im Rahmen des Arealentwicklungsprojekts Kreuzstrasse wird das 33'000 m² grosse kantons-eigene Areal, welches sich verkehrstechnisch an einer strategisch wichtigen Lage befindet, betrachtet. Dabei legte der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 552 vom 28. August 2018 das Vorgehen für die Planung fest, wobei nach der Grundlagenerarbeitung die Testplanung und der Bebauungsplan folgt. Gemäss dazugehörigem Bericht zum Regierungsratsbeschluss an den Landrat vom 28. August 2018 bildet ein Verkehrsgutachten mit Mobilitätsmanagement Bestandteil des Bebauungsplans. Der Regierungsrat beantragte dem Landrat, vom Bericht zur

Arealentwicklung Kreuzstrasse in Stans zustimmend Kenntnis zu nehmen und den Landratsbeschluss mit einem Kredit für die Testplanung der Variante 1 von über 475'000 Franken zu genehmigen.

Die Landratskommissionen stellten anschliessend zum Antrag des Regierungsrats verschiedene Fragen. Unter anderem wollten sie wissen, wie eine mögliche Umgestaltung des Kreisels zur Kapazitätserweiterung in den Prozess der Arealentwicklung Kreuzstrasse integriert werden kann. Dabei sieht der Regierungsrat vor, als Rahmenbedingung – in Zusammenarbeit mit den zuständigen Amts- und Fachstellen – beim Testplanungsverfahren einen Freihaltebereich zu definieren. Die Finanzkommission forderte in ihrer Stellungnahme eine Verkehrsplanung, um die Verkehrssituation beim Kiesel Kreuzstrasse eingehend zu prüfen. Dieser Knoten stosse bereits heute zeitweise an seine Kapazitätsgrenzen und mit der ständigen Zunahme des Verkehrs sowie den zusätzlichen Arbeitsplätzen bei den Flugzeugwerken und im Gewerbegebiet Faden werde sich die Situation weiter verschärfen.

Die Anträge der Kommissionen und die Diskussion im Landrat – anlässlich der Sitzung vom 19. Dezember 2018 – zeigen, dass eine strukturierte Verkehrsplanung sinnvoll, zweckmässig und notwendig ist.

Die vorliegende Motion im Grossraum der Kreuzstrasse umfasst auch das Areal Kreuzstrasse mit Verkehrsanschluss und somit alle Knoten im Einzugsgebiet des Areals. Dabei liegen einige Knoten im Gebiet Kreuzstrasse innerhalb des Perimeters des ASTRA. Zudem kommen beim Kiesel Kreuzstrasse, Gemeinde Stans, die Kantonshauptstrassen KH2, KH3 und KH4 zusammen.

Der Entscheid des Landrats vom 19. Dezember 2018 sowie die vorliegende Motion machen deutlich, dass eine Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse notwendig ist.

2 Erwägungen

Der Regierungsrat nimmt fristgemäss zu den Anliegen Stellung und unterbreitet den nachfolgenden Vorgehensvorschlag für die Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse, für welchen ein externes Büro beauftragt wurde.

2.1 Vorgehensvorschlag für die Verkehrsplanung

Damit nachhaltige Aussagen über die Verkehrssituation in der Zukunft gemacht werden können, müssen alle Knoten im Einzugsgebiet des Areals Kreuzstrasse in die Planung mit einbezogen werden. Es stellt sich auch die Frage, ob die heutigen Knotenformen die leistungsfähigsten sind, oder ob die Knotenformen hinterfragt werden müssen. Das Ergebnis dieser Projektstudie beeinflusst einen allfälligen Freihaltebereich innerhalb des Areals Kreuzstrasse und hängt somit direkt mit der genehmigten Testplanung für das Areal zusammen.

Dabei befinden sich im Gebiet Kreuzstrasse einige Knoten innerhalb des ASTRA-Perimeters. Für die fachtechnischen Belange ist somit grundsätzlich die ASTRA-Filiale in Zofingen zuständig. Es fanden deshalb bereits Gespräche zwischen dem Amt für Mobilität (AMO) und dem ASTRA statt, wobei das ASTRA die Erarbeitung eines Vorgehensvorschlags bezüglich Kapazitätserweiterung Kreuzstrasse durch den Kanton begrüsst. Das ASTRA erwartet jedoch, in die Begleitgruppe miteingebunden zu werden, um notwendige Inputs leisten zu können. Sinnvollerweise übernimmt die Baudirektion für die ganzheitliche und strukturierte Verkehrsplanung die Federführung.

Damit Aussagen über die Knotenformen und die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Verzweigungen gemacht werden können, sind für die strukturierte Verkehrsplanung folgende Phasen und Arbeitsschritte zielführend:

Phase 1: Perimeter / Grundlagen

- Definition des Betrachtungsperimeters mit einem inneren und äusseren Horizont:
 - Im inneren Perimeter (rot) liegen die Verzweigungen in der Nähe des Areals Kreuzstrasse.
 - Im äusseren Perimeter (blau) die angrenzenden Verzweigungen, bei denen eine Leistungseinbusse erwartet werden muss.
- Erhebung von Verkehrsdaten (Ist-Zustand) innerhalb des ganzen Betrachtungsperimeters;
- Abschätzen des Entwicklungspotentials anhand der Bauzonenreserven und der generellen Verkehrszunahme (gemäss Angaben in der Motion);
- Anpassung des kantonalen Verkehrsmodells (Ist-Zustand, Prognose 2040);
- Definitiver Entscheidung, bei welchen Verzweigungen eine statische Verkehrsberechnung gemacht wird und welche Verzweigungen im System der dynamischen Berechnung betrachtet werden;

Als Grundlage dienen die Verkehrserhebungen und die Ergebnisse der Modellrechnungen.

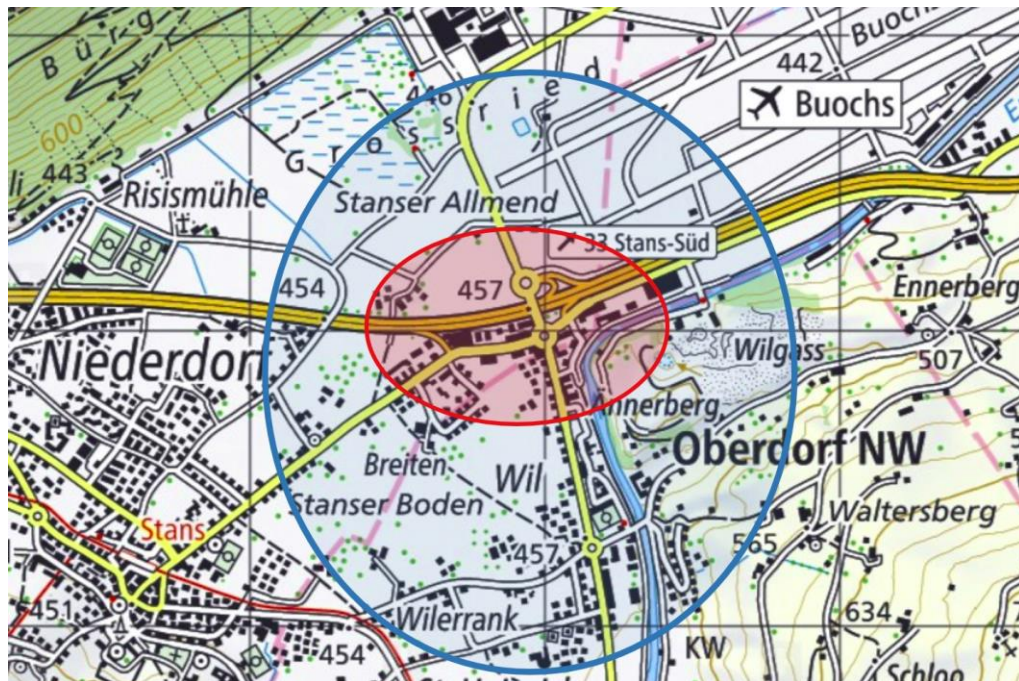


Abb. 2: Übersicht eines möglichen Betrachtungsperimeters

Phase 2: Leistungsberechnungen

- Definition der Knotenströme bei den zu betrachtenden Verzweigungen;
- Berechnung der Leistungsreserven mit einer statischen Verkehrsabschätzung für die gemäss Betrachtungsperimeter definierten Verzweigungen im Ist-Zustand und für die Prognose 2040;
- Innerhalb des definierten Betrachtungsperimeters Bestimmung der Leistungsreserven mit einer dynamischen Verkehrsabschätzung (Vissim) für den Ist-Zustand und die Prognose 2040;
- Aufzeigen von kritischen Verzweigungen.

Phase 3: Massnahmenvorschläge

- Überprüfung der Knotenform bei den kritischen Verzweigungen;
- Skizzieren von Massnahmen für die Steigerung der Leistungsfähigkeit (keine Projektierung/keine Bauprojekte; aufzeigen, ob mit zusätzlichen Fahrspuren oder anderen Knotenformen die Leistungsfähigkeit gesteigert werden kann);
- Berechnung der Leistungsreserven mit einer statischen Verkehrsabschätzung für die Prognose 2040 unter Berücksichtigung der gewählten Massnahmen;
- Berechnung der Leistungsreserven mit einer dynamischen Verkehrsabschätzung (Vissim) für die Prognose 2040 unter Berücksichtigung der gewählten Massnahmen.

Phase 4: Schlussbericht

- Zusammenfassung der Ergebnisse;
- Vorschläge für zukünftige Knotenformen und deren Kapazität;
- Massnahmenvorschläge für die Anpassungen von bestehenden Knoten (zusätzliche Fahrspuren, Bypässe, etc.);
- Vorschlag für die Festlegung von Baulinien und Freihaltebereichen für die Realisierung der zukünftigen Massnahmen.

2.1.1 Kosten der Umsetzung des Vorgehensvorschlags

Die Kosten für die Umsetzung des beschriebenen Vorgehensvorschlags schätzt das externe Büro auf voraussichtlich 220'000 Franken.

Aufgrund der Dringlichkeit des Auftrags soll bereits im Jahr 2019 der Vorgehensvorschlag angegangen und eine Studie in Auftrag gegeben werden. Für die aufgeführten Gesamtkosten von 220'000 Franken wird dem Landrat beantragt, einen Objektkredit für die Erarbeitung dieser Projektstudie zu bewilligen.

2.1.2 Bearbeitungszeit

Für die Umsetzung dieses Vorgehensvorschlages (Phase 1 bis 4) ist mit einer Bearbeitungszeit von rund einem Jahr zu rechnen. Aufgrund der Dringlichkeit wird ein zeitnaher Start gewünscht.

2.2 Finanzielle Betrachtung

Beim vorliegenden Antrag handelt es sich um einen Verpflichtungskredit gemäss Art. 38 des kFHG. Der zu beantragende Betrag ist weder im Budget noch in den Finanzplänen enthalten.

Bezüglich Zuordnung kann der Kredit sowohl in der Erfolgs- wie auch in der Investitionsrechnung abgebildet werden. Die Finanzdirektion hat sich nach Rücksprache mit der Finanzkontrolle entschieden, den Kredit in der Investitionsrechnung unter der Institution 2210 Amt für Mobilität auszuweisen. In der Bilanz wird die Investition den Immateriellen Anlagen zugewiesen und im gleichen Jahr, in welchem die Kosten anfallen, sofort abgeschrieben. Da es sich um einen Objektkredit handelt, ist kein Nachtrag im Budget 2019 notwendig.

Die Investitionsnummer lautet:

- I1259 Objektkredit für die Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse
- Die Verbuchung erfolgt auf das Konto 5290.08.

2.3 Fazit

Mit dem oben beschriebenen Vorgehensvorschlag können eine strukturierte Verkehrsplanung erreicht und die offenen Fragen betreffend Leistungsfähigkeit und Kapazitätserweiterung des Gebiets im Grossraum Kreuzstrasse geklärt werden. Zudem ist eine aktive Begleitung des Testplanungsverfahrens für die Arealentwicklung der Kreuzstrasse durch die Baudirektion unabdingbar. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Anschlusspunkte der Arealentwicklung auf das umliegende Verkehrsnetz abgestimmt sind und vom internen Verkehrskonzept übernommen werden. Ebenfalls wichtig erscheint, dass im Planerteam und in der Begleitkommission jeweils mindestens ein Verkehrsplaner vertreten ist. Für die Umsetzung des Vorgehensvorschlags wird die Baudirektion verschiedene externen Büros zur Offertstellung einladen.

Beschluss

1. Dem Landrat wird beantragt, die Motion von Landrat Christoph Baumgartner, Oberdorf, und Mitunterzeichnenden, betreffend Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse gutzuheissen.
2. Dem Landrat wird ein entsprechender Objektkredit im Betrage von 220'000 Franken beantragt.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landrat Christoph Baumgartner, Oberdorf
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Fiko) (Präsidium und Sekretariat)
- Landratssekretariat
- alle Direktionssekretariate
- Baudirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

