Stans braucht eine Vision

Übersicht

- Unsere Ziele
- Was sind die Gründe?
- Wie sieht die aktuelle Verkehrsplanung aus?
- Tieflegung der Zentralbahn - was bis jetzt geschah?
- Wie werden Bahninfrastrukturprojekte finanziert?
- Ein langer Planungshorizont – was heisst das für uns?
- Was sind die nächsten Schritte?

Die Ziele der IG Tieflegung Zentralbahn in Stans

- einen **barrierefreien Durchgang** aller Verkehrsteilnehmer durch Stans.
- die **Aufhebung der Teilung von Stans** durch das Bahntrasse.
- eine **zukunftsgerichtete Entwicklung** des Bahnhofareals von Stans.
- **zusätzliche Kapazitäten** am Verkehrsknoten Bahnhof Stans.
- einen **Dialog** zwischen Bevölkerung, Politik und Behörden.

Insbesondere wünschen wir uns

- eine **kooperative Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrslösung** für den Nidwaldner Hauptort Stans und Umgebung.
- eine **Erhöhung der Lebensqualität** im Zentrum von Stans
- dass die **Tieflegung in die zukünftigen Planungen und Diskussionen einbezogen** und nicht von vornherein als utopisch und nicht finanzierbar dargestellt wird.

Was sind die Gründe?

Die Verkehrssituation in Stans ist unbefriedigend und dies schon seit Jahren.

Diverse Barrieren behindern den Verkehrsfluss in Stans.

Die geschlossenen Barrieren erzeugen Staus bis zu den rückwärtigen Verkehrsknoten und blockieren diese zusätzlich.

Langsamverkehr wie auch der Postautoverkehr werden durch die Barrieren behindert.

Für die Blaulichtorganisationen sind die Barrieren ein hohes Risiko.

Die Zeit der geschlossenen Barrieren wird mit Ausbau des Bahnverkehrs zunehmen.

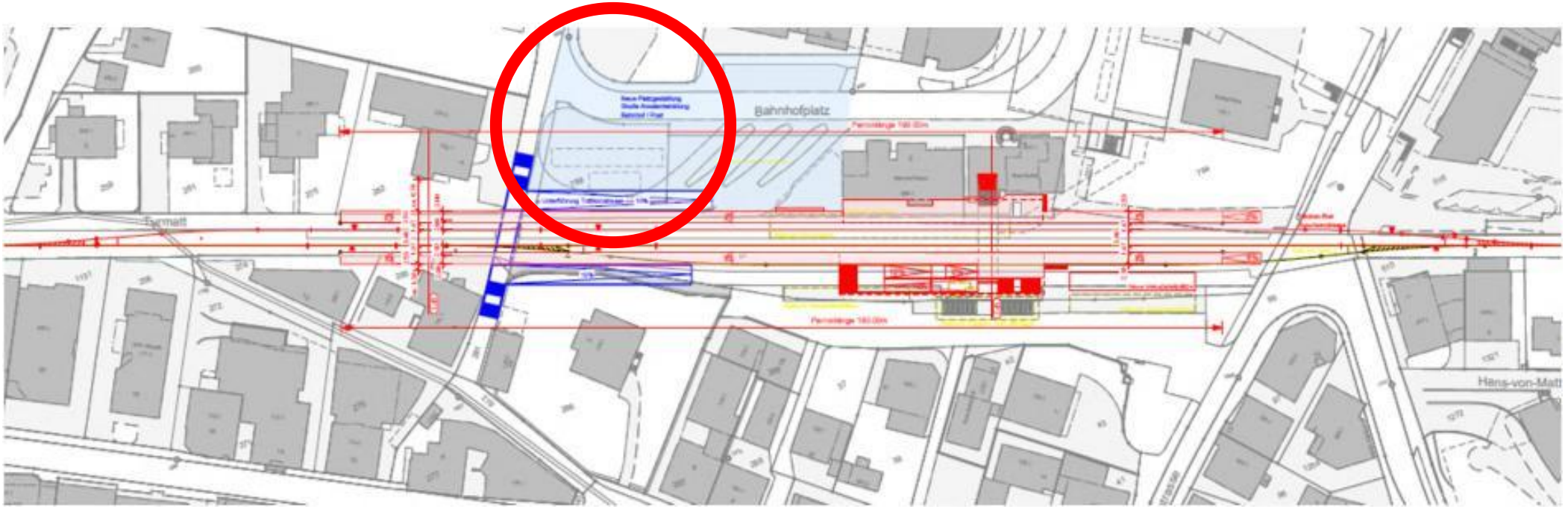
Es fehlt uns der Platz für die Zukunft

- Die schmalen Strassen im Zentrum von Stans verunmöglichen eine getrennte Führung von Langsamverkehr und Motorisiertem Individualverkehr (MIV).
- Durch die knappen Platzverhältnisse ist kein Ausbau der Strassen möglich.
- Die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer ist reduziert.

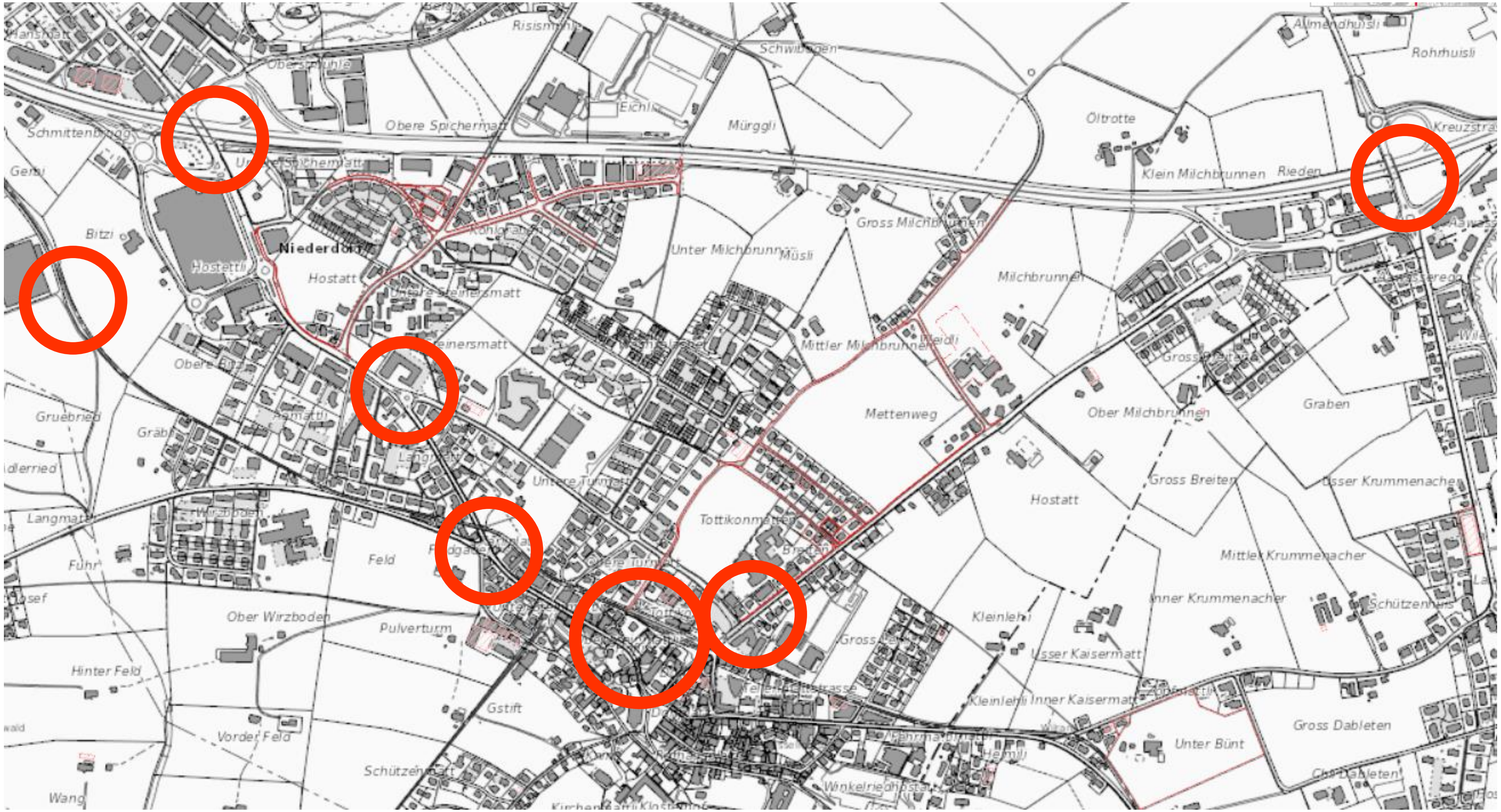
Oberirdischer Ausbau des Bahnhofs Stans ist schwierig.

- **Kein Kreuzungsbahnhof**, da unterschiedlich lange Perrons
- **Keine Doppelspur** bis zum Bahnhof Stans möglich
- **Kein Ausbau** möglich!

Eine Planung der Zentralbahn zur Verlängerung der Perrons in Stans zeigt

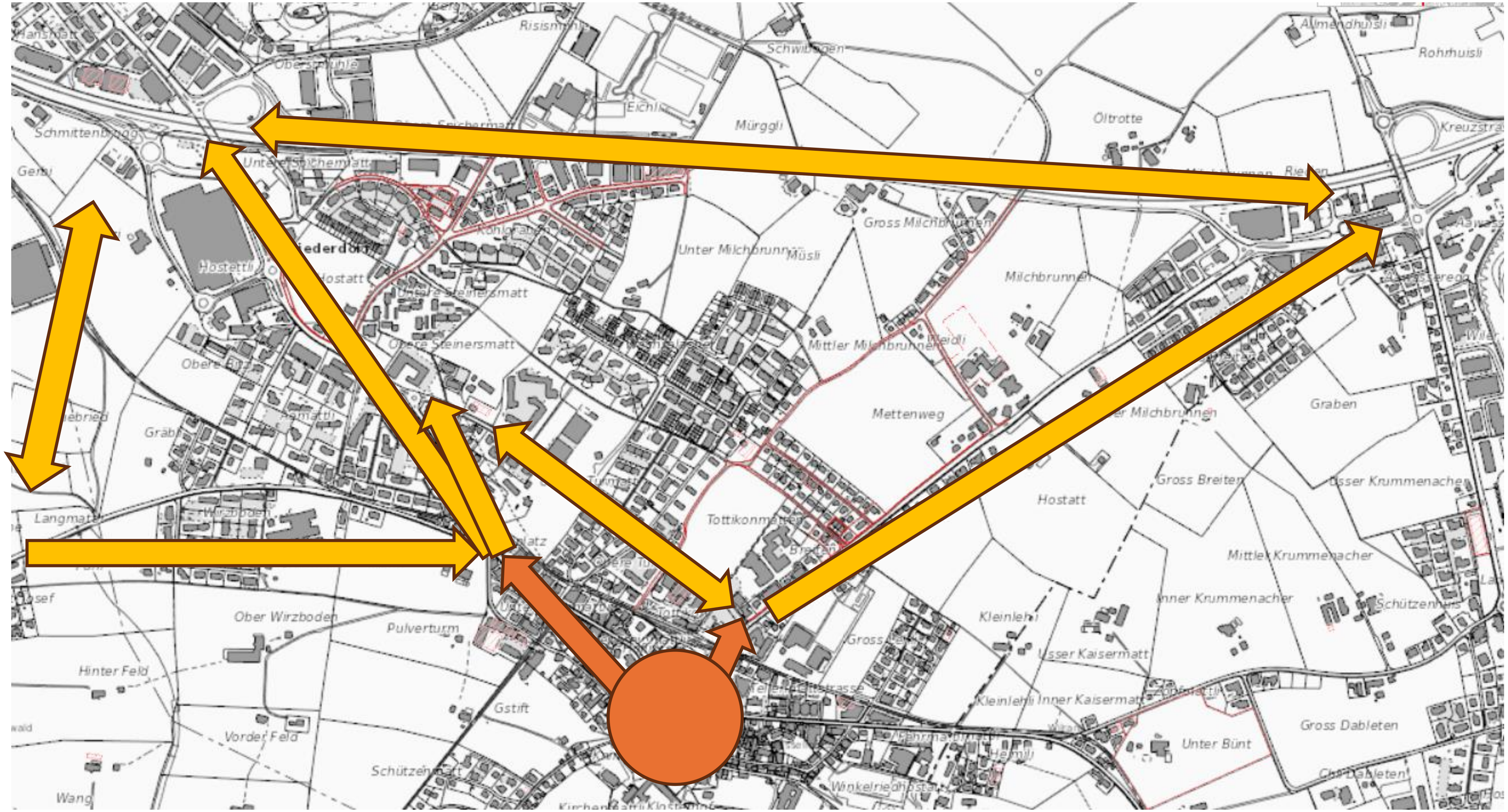


- Der Postautoplatz wird massiv verkleinert!


Obere Spichermatt
Eichli
Mürggli
Öltrotte
Allmendhuisli
Rohrhuisli
Gerbi
Bitzi
Hostettli
Niederdorf
Hostatt
Klein Milchbrunnen
Rieden
Milchbrunnen
Mittler Milchbrunnen
Mettenweg
Ober Milchbrunnen
Graben
Gross Breiten
Hostatt
Usser Krummenacher
Mittler Krummenacher
Inner Krummenacher
Tottikonmatten
Obere Bitzi
Gruebried
Langmatt
Untere Turmatt
Fuhr
Feld
Ober Wirzboden
Pulverturm
Hinter Feld
Gstift
Vorder Feld
Schützenmatt
Wang
Kleinlehn
Usser Kaisermatt
Inner Kaisermatt
Unter Bünt
Gross Dableten

Wie sieht die aktuelle Verkehrsplanung aus?

- Der Verkehr soll **vom Zentrum weg zur Peripherie verdrängt** werden.
  - Zentrum wird entlastet. Die Robert-Durrerstrasse und die Autobahnanschlüsse Kreuzstrasse und Länderpark werden belastet.
- **Die Robert-Durrerstrasse muss dringend saniert werden.**
  - Eine Verbreiterung der Robert-Durrerstrasse wird von den Anwohnern nicht unterstützt.
  - Die Robert-Durrerstrasse soll eine Kantonsstrasse werden.
- **Westumfahrung** ist notwendig, aber erst in 10 Jahren möglich.


Öltrotte
Rohrhuisli
Mürggli
Unter Milchbrunnen
Milchbrunnen
Obere Steinersmatt
Hostettli
Mettenweg
Graben
Gross Breiten
Hostatt
Mittler Krummenacher
Inner Krummenacher
Kleinlehn
Usser Kaisermatt
Gross Dableten
Unter Bünt
Ober Wirzboden
Pulverturm
Hinter Feld
Vorder Feld
Gstift
Wang
Langmatt

Tieflegung Zentralbahn – was bis jetzt geschah?

- Bereits bei der Planung der neuen LSE wurde eine Tieflegung der Bahn in Stans gefordert (ca.1960).
- **2006** wurde der Bahnhof Stans umgebaut. Eine Anfrage um Tieflegung wurde vom Kanton kategorisch abgelehnt.
- **Maturaarbeit von Roman Käslin 2010** hat die Tieflegung der Zentralbahn untersucht und visualisiert. Dabei wurde auch eine Haltestelle Bitzi beim Länderpark geplant.
- **2011**: In der **Planungsstudie Zentralbahn 2050** wird die Tieflegung in Stans weiter untersucht. Wegen der hohen Kosten (200 – 300 Mio. CHF) und des sehr beschränkten Nutzens und der Nachteile für die Bahnreisenden wird das Projekt nicht weiterverfolgt.
- **Grundwasser, Geologie, Bau und Bauzeit** sind grosse Herausforderungen.

2014 Wechsel der Finanzierung

- 2014 ist der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) vom Stimmvolk angenommen worden.

- **2017:** Auf Grund eines Postulates der Landräte Hanspeter Zimmermann und Andreas Gander-Brem erstellte der **Regierungsrat 2020 einen Bericht zur Entflechtung von Schiene und Strasse in Stans**.
- Er stellt klar: Für einen weiteren Angebotsausbau braucht es dringend die Doppelspur in Hergiswil und im Staldifeld Oberdorf.
- Der zusätzliche Nutzen einer Tieflegung in Stans wird im Zeithorizont von 15 Jahren als zu wenig erachtet.
- Zahlreiche Nidwaldnerinnen und Nidwaldner machen sich Gedanken zu einer Tieflegung der Zentralbahn. Teils in Leserbriefen und teils in Beiträgen werden diese in den Medien erwähnt.
- **2022:** Im Rahmen des **Gesamtverkehrskonzept des Kanton Nidwalden** wird die Tieflegung der Zentralbahn in Stans als Vision aufgenommen.

Wie werden Bahninfrastrukturprojekte finanziert?

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

- Die Bahninfrastrukturprojekte werden vom Bund mit Hilfe eines Fonds finanziert (BIF).
- Die unterstützten Projekte werden vom Nationalen Parlament in den Ausbauschritten festgelegt.
- Die Doppelspur Staldifeld in Oberdorf soll bis 2026 umgesetzt werden.
- Der Doppelspurtunnel in Hergiswil ist noch in keinem Ausbauschritt festgelegt.

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

- Der Durchgangsbahnhof in Luzern wurde zu einem Tiefbahnhof zurückgestuft.
- **2021 bis 2026:** Planungsprozess für Ausbauschritt 2040.
- Der Doppelspurtunnel in Hergiswil sollte ebenfalls in diesen Ausbauschritt gelangen.
- Die Tieflegung der Zentralbahn muss folgen.

Zentralschweizer Allianz bei Bahninfrastrukturprojekten

- Die Bahninfrastrukturprojekte in der Schweiz müssen ihren Platz erkämpfen. Regionale und Stadt-Land Argumente müssen berücksichtigt werden.
- Aus Zentralschweizer Sicht hat der Durchgangsbahnhof Luzern absolute Priorität.
- Erst wenn der Vollausbau in einem Ausbauschritt festgelegt ist, kann auf Mithilfe für die Nidwaldner Anliegen gehofft werden.

Zeithorizont

Heute

Doppelspur
Staldifeld
Halbstundentakt
Engelberg

Durchgangs-
bahnhof
Luzern

Tunnel kurz
Hergiswil
Viertelstundentakt
Stans - Luzern

Tieflegung Zentralbahn Stans
Taktverdichtung,
bessere Anbindung Postautos

2024 2026 2035 2040 2045+

Ein langer Planungshorizont – was heisst das für uns?

Kurz- und mittelfristige Planung

- Sanierung der Robert-Durrerstrasse
- Erstellung der Westumfahrung mit Berücksichtigung einer Tieflegung der Zentralbahn.
- Verkehrsberuhigende Massnahmen im Zentrum von Stans
- Versuch mit Sperrung des Bahnübergangs Bahnhofstrasse Richtung Dorfplatz

Langfristige Planung

- Tieflegung Zentralbahn in Stans
- Nach Entflechtung der Schiene und Strasse kann die Einführung eines Einbahnverkehrs wieder geprüft werden, um die schmalen Strassen sicherer zu gestalten.

Was sind die nächsten Schritte?

Für die Planung der Tieflegung der Zentralbahn in Stans braucht es einen Planungskredit des Kanton Nidwalden.

Die Planung soll Folgendes aufzeigen:

- Machbarkeit, Ausführung und Kosten
- Mögliche Kapazitätserweiterungen und Verbesserung der Betriebssicherheit, sowie die Anbindung des Busverkehrs
- Nutzen für den übrigen Verkehr und die Lebensqualität
- Entwicklung Zentrum Stans

Persönliche Meinung

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Werden Sie Mitglied