



Version 7.0 / 10.02.2025 / VP 21-5090

Ennetbürgen Gesamtmobilitätskonzept

Auftraggeber

Politische Gemeinde Ennetbürgen
Hoch- und Tiefbauamt
Friedenstrasse 6
6373 Ennetbürgen

Verfasser

VIAPLAN AG
Centralstrasse 34
6210 Sursee

Aschi E. Schmid
Bauingenieur FH / SVI
Verkehrsexperte



CERTIFIED EXPERT
ISO 17024/SEC 03.1
SCHMID ASCHI E.
0107

Nadia Hofstetter
MSc ETH Raumentwicklung & Infrastruktursysteme
Verkehringenieurin



INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung	1
1 Einleitung	3
1.1 Auftragsgeber	3
1.2 Ausgangslage	3
1.3 Ablauf und Aufbau	3
1.4 Begriffe und Abkürzungen	5
1.5 Glossar	5
2 Rahmenbedingungen	7
2.1 Akteure	7
2.2 Bestehende Konzepte	8
2.3 Gesamtverkehrskonzept Kanton Nidwalden	9
2.4 Leitbild Ennetbürgen	16
2.5 Siedlungsleitbild	17
2.6 Verkehrsrichtplan	18
3 Mobilitäts Ziele der Gemeinde Ennetbürgen	19
3.1 Zentrum	19
3.2 Nachhaltigkeit	19
3.3 Mobilitätskonzept / Mobilitätsmanagement	19
3.4 Fuss- und Velowegnetz	20
3.5 Öffentlicher Verkehr	20
3.6 Motorisierter Verkehr	20
3.7 Ruhender Verkehr	20
3.8 Niedriggeschwindigkeitsregime	21
3.9 Umgestaltung von Strassenräumen	21
3.10 Verkehrssicherheit	21
3.11 Schulwege	21
4 Mobilitätsstrategie / Mobilitätsvision Ennetbürgen	22
4.1 Mobilitätsstrategie	22
4.2 Mobilitätsvision	23
5 Analyse	24
5.1 Unfälle	24
5.2 Raumplanung	25
5.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	27
5.4 Öffentlicher Verkehr	30
5.5 Veloverkehr	32
5.6 Fussverkehr	32
5.7 Gesamtverkehr	33



6	Mobilitätskonzept Ennetbürgen	34
6.1	Raumplanung	34
6.2	Motorisierter Individualverkehr	34
6.3	Öffentlicher Verkehr	35
6.4	Fuss- und Veloverkehr	35
6.5	Gesamtverkehr	36
7	Massnahmen	37
8	Monitoring und Controlling	45

ANHANGVERZEICHNIS

Anhang 1 Handlungsfelder / Handlungsanweisungen

BEILAGENVERZEICHNIS

Beilage 1	Plan- Nr. 21-5090-101A	Betrachtetes Strassennetz, IST-Situation 1:2'000	01.05.2023
Beilage 2	Plan- Nr. 21-5090-102A	Funktion der Strassen, IST-Situation 1:2'000	01.05.2023
Beilage 3	Plan- Nr. 21-5090-103	Tempo-30-Zone, IST-Situation 1:2'000	01.05.2023
Beilage 4	Plan- Nr. 21-5090-104	ÖV-Netz, IST-Situation 1:2'000	01.05.2023
Beilage 5	Plan- Nr. 21-5090-105A	Fussverkehr-Infrastruktur, IST-Situation 1:2'000	15.12.2023
Beilage 6	Plan- Nr. 21-5090-106	Veloverkehr-Infrastruktur, IST-Situation 1:2'000	01.05.2023
Beilage 7	Plan- Nr. 21-5090-107	Ziel- und Quellpunkte, IST-Situation 1:2'000	01.05.2023
Beilage 8	Plan- Nr. 21-5090-208D	Massnahmen 1:2'000	02.07.2024



ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Version	Datum	Kapitel	Änderung	Autor
1.0	08.02.2023	Alle	Erstfassung	NH
2.0	01.05.2023	Alle	Änderungen gemäss Rückmeldung Arbeitsgruppe 3	NH
3.0	05.07.2023	Alle	Änderung gemäss Besprechung Arbeitssitzung 5	NH / SA
4.0	20.11.2023	2.2 / 5.6 / 7	Ergänzung Schwachstellenanalyse Fussverkehr	NH
5.0	21.12.2023	3.7 / 6.2 / 7	Änderungen gemäss Rückmeldung Gemeinderat	NH
6.0	03.07.2024	6	Anpassungen aufgrund Mitwirkungsverfahren	NH
7.0	10.02.2025	1.3 / 2.4 / 7	Änderung aufgrund Mitwirkungsverfahren	NH



ZUSAMMENFASSUNG

Die Gemeinde Ennetbürgen will für die zeitgemässe Bewältigung ihrer Aufgaben im Hinblick auf die Mobilitätsinfrastruktur und zur Erreichung ihrer gesteckten Ziele, ein umfassendes Gesamtmobilitätskonzept auf konzeptioneller und strategischer Ebene erstellen. Es geht dabei um die Definition der Strassen- und Wegfunktionen sowie um die Ausgestaltung der Strassen und Wege im Siedlungsgebiet der Gemeinde Ennetbürgen.

Dazu hat sie eine Mobilitätsvision definiert die wie folgt lautet:

«Die Gemeinde Ennetbürgen schafft langfristig attraktive Lebensräume und fördert eine nachhaltige und somit sozial, ökologisch und ökonomisch verträgliche Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden.»

Abgeleitet von der Mobilitätsvision legte die Gemeinde eine Mobilitätstrategie fest, die sich wie auch das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden, an der 4V-Strategie orientiert.

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglich gestalten
- Verkehr vernetzen

Die Gemeinde hat zum Ziel, sich auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene für eine gute Anbindung an den ÖV, eine Optimierung des Fuss- und Veloverkehrs und eine angemessene Entwicklung des MIV zu engagieren.

Die Analyse zeigte, dass die beiden Kantonsstrassen Stanserstrasse und Buochserstrasse das übergeordnete Strassennetz bilden. Neben den Kantonsstrassen gilt die Bürgenstockstrasse als wichtige Strasse. Sie stellt die Verbindung in Richtung Bürgenstock und zum Gebiet Honegg dar.

Im Bereich des Dorfkerns sind das Verkehrsaufkommen, der Lastwagenanteil (Durchgangsverkehr) und das Geschwindigkeitsniveau hoch. Die Aufenthaltsqualität im Dorfkern ist nicht sehr attraktiv. Der Dorfkern besteht primär aus Verkehrsflächen. In den Quartieren sind die motorisierten Fahrzeuge teilweise sehr schnell unterwegs.

Die ÖV-Erschliessung der Gemeinde Ennetbürgen ist heute nicht ausreichend und deutlich zu verbessern, um die verkehrlichen Voraussetzungen für eine weitere Siedlungsentwicklung nach innen zu schaffen und eine Modal-Split-Veränderung zu erreichen.

Die Gemeinde Ennetbürgen weist kaum Veloinfrastruktur auf. Entlang der Kantonsstrassen ist keine durchgehende Veloinfrastruktur vorhanden.

Die Schulwege sind nicht eindeutig definiert (Schulwegplan). Besonders die Fussgängerstreifen und Querungsstellen über die Kantonsstrassen sind teilweise sehr gefährlich. Das Fusswegnetz könnte durch zusätzliche Verbindungen ergänzt und verbessert werden.

Ein Angebot im Bereich kombinierte Mobilität ist nicht vorhanden. Die Gemeinde Ennetbürgen verfügt über keine Sharing-Angebote.



Basierend auf den definierten Zielvorstellungen wurde das Mobilitätskonzept erarbeitet. Dabei werden alle Verkehrsträger gleichermassen betrachtet.

Das Konzept ist in folgende sechs Handlungsfelder gegliedert:

- R Raumplanung
- MIV Motorisierter Individualverkehr
- ÖV Öffentlicher Verkehr
- V Veloverkehr
- F Fussverkehr
- G Gesamtverkehr

Basierend auf diesen Handlungsfeldern und den daraus abgeleiteten Handlungsanweisungen wurden Massnahmen für die Verbesserung der Mobilität in der Gemeinde Ennetbürgen formuliert.

Wir schlagen vor, dass die Massnahme des Gesamtmobilitätskonzeptes betreffend Umsetzung und erzielte Verbesserungen, periodisch – alle zwei Jahre – überprüft werden.



1 EINLEITUNG

1.1 Auftragsgeber

Auftraggeber für das Gesamtmobilitätskonzept ist die Gemeinde Ennetbürgen, vertreten durch Thomas Kempf, Leiter Hoch- und Tiefbauamt.

1.2 Ausgangslage

Die Gemeinde Ennetbürgen möchte für die zeitgemässe Bewältigung ihrer Aufgaben im Hinblick auf die Mobilitätsinfrastruktur und zur Erreichung ihrer gesteckten Ziele, ein umfassendes Gesamtmobilitätskonzept auf konzeptioneller und strategischer Ebene erstellen.

Es geht dabei um die Definition der Strassen- und Wegfunktionen sowie um die Ausgestaltung der Strassen und Wege im Siedlungsgebiet der Gemeinde Ennetbürgen. Alle Verkehrsteilnehmende (Fussgänger:innen, Velofahrer:innen, etc.), alle Mobilitätsformen (motorisierter Individualverkehr, ÖV, aktive Mobilität) sowie alle Strassen- und Wegtypen werden ins Konzept einbezogen.

Mit dem Gesamtmobilitätskonzept erhält die Gemeinde Ennetbürgen ein ganzheitliches Koordinations- und Führungsinstrument für den Bereich Mobilität und Verkehr, das folgende Inhalte abdeckt:

- Zusammenfassende Analyse der heutigen und zukünftigen Verkehrssituation – hauptsächlich anhand bestehender Grundlagen
- Einbettung und Verknüpfung mit bestehenden Strategien der Gemeinde Ennetbürgen, auf übergeordneten Ebenen, in Abstimmung mit den Nachbargemeinden und dem Kanton Nidwalden
- Festlegen eines Zukunftsbildes mit nachhaltigen Zielsetzungen für den Gesamtverkehr und davon abgeleitet für die einzelnen Verkehrsarten
 - Verkehr besser organisieren
 - Verkehr auf Hauptachsen effektiv und attraktiv abwickeln
 - Verkehr im Zentrum neugestalten
 - Attraktive Fussweg- und Velowegverbindungen schaffen (Schulwege)
 - Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer erhöhen (Schulwege)
 - Verkehr in Quartieren und Nebenstrassen verträglicher machen
- Aufzeigen von Wechselwirkungen und Abhängigkeiten der Themenfelder
- Ableiten von Massnahmen und Einordnen von bereits definierten Massnahmen sowie deren Priorisierung.

1.3 Ablauf und Aufbau

Für die Erarbeitung des Gesamtmobilitätskonzeptes innerhalb des Siedlungsgebietes von Ennetbürgen wurde eine Arbeitsgruppe (Behördenvertreter und weitere Mitglieder) eingesetzt. Mit einer Arbeitsgruppe können die Interessen der Betroffenen am besten abgeholt und ins Konzept integriert werden. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe werden vom Gemeinderat Ennetbürgen bestimmt.

Die Arbeitsgruppe trifft sich zu drei bis vier Workshops und zu Projektsitzungen. Die VIAPLAN AG leitet die Workshops, fasst die Ergebnisse zusammen und erarbeitet die fachtechnischen Grundlagen. Sie ist verantwortlich für die Termine und koordiniert in Zusammenarbeit mit dem Hoch- und Tiefbauamt die Abstimmung mit den Nachbargemeinden und dem Kanton Nidwalden.

Für die Erarbeitung des Gesamtmobilitätskonzeptes werden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:



Modul 1: Strassen- und Wegnetz

- Grundlagen erarbeiten inkl. Ortsbesichtigung
- Festlegung des zu beurteilenden Strassen- und Wegnetzes
- Situationsanalyse (Siedlungsentwicklung, Verkehrsunfälle und Sicherheit, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Verkehr, Parkierung)
- Definition der Strassen- und Wegfunktionen
- Übersichtsplan der Strassen- und Wegfunktionen
- Genehmigung des Strassen- und Wegnetzes durch Auftraggeber

Modul 2: Zieldefinition

- Workshop mit Arbeitsgruppe:
 - Welche Ziele sollen mit dem GMK erreicht werden?
 - Problem- und Sicherheitsanalyse (Fuss- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Verkehr, Parkierung)
 - Festlegung der kommunalen verkehrspolitischen Ziele
- Genehmigung der Zieldefinition durch Arbeitsgruppe

Modul 3: Konzept

- Grundlage bildet das genehmigte Strassen- und Wegnetz, sowie die Zieldefinition
- Workshop mit Arbeitsgruppe:
 - Was muss das GMK beinhalten
- Entwurf Gesamtmobilitätskonzept für Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr, Betrieb- und Gestaltung der Strassenräume, öffentlicher Verkehr, Parkierung und Aufenthaltsräume, in Abstimmung mit Siedlungsentwicklung
- Genehmigung des Konzepts durch die Arbeitsgruppe

Modul 4: Massnahmenplanung

- Erarbeiten von Massnahmen (Fuss- und Veloverkehr, öffentlichen Verkehr, Mikro-ÖV, motorisierter Verkehr, Parkierung, Sharing, Betriebs- und Gestaltungskonzepte, etc.), abgeleitet aus dem Gesamtmobilitätskonzept
- Darstellung in Massnahmentabellen und Massnahmenplan
- Abstimmung der Massnahmen mit übergeordneten Planungen (Nachbargemeinden, Kanton Nidwalden)
- Abstimmung der Massnahmen auf Kantonsstrassen mit Amt für Mobilität
- Genehmigung der Massnahmenplanung durch Arbeitsgruppe
- Freigabe des Gesamtmobilitätskonzepts für Mitwirkung der Bürger:innen durch Gemeinderat

Modul 5: Mitwirkung / Genehmigung

- Öffentliche Präsentation des Gesamtmobilitätskonzepts
- Mithilfe bei öffentlicher Mitwirkung und bei Vernehmlassung (Behörde, Parteien, Organisationen, Unternehmen, etc.)
- Anpassung Gesamtmobilitätskonzept gemäss Mitwirkung und Vernehmlassung
- Genehmigung des Gesamtmobilitätskonzepts durch Gemeinderat



Modul 6: Umsetzung

- Umsetzung der Massnahmen gemäss Dringlichkeit
- Betriebs- und Gestaltungskonzept (Zentrum und Kantonsstrassen)
- Leistungsberechnungen bei Verzweigungen

1.4 Begriffe und Abkürzungen

BZO	Bau- und Zonenordnung
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GMK	Gesamtmobilitätskonzept
GVK	Gesamtverkehrskonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBV	Planungs- und Bauverordnung

1.5 Glossar

Modal-Split

Der Modal-Split zeigt die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie auf übrige Verkehrsmittel auf. Er kann auf verschiedene Arten ausgedrückt werden: Distanz, Unterwegszeit, Anzahl Etappen. Der Modal-Split im Kanton Nidwalden ist in den folgenden Diagrammen ersichtlich:

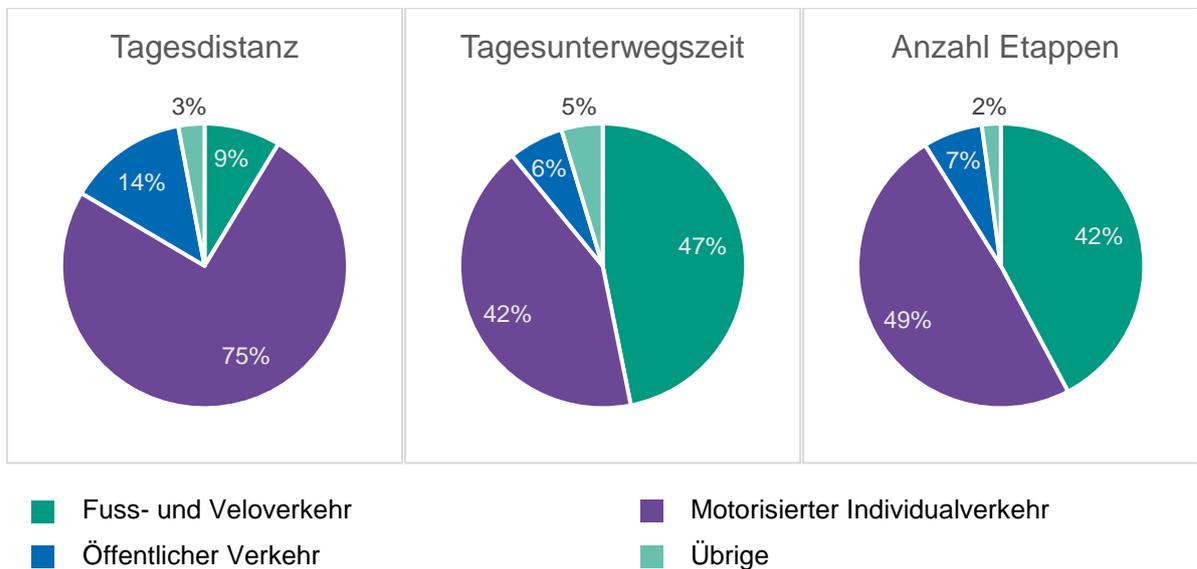


Abbildung 1: Modal-Split Kanton Nidwalden



Mobilitäts-Hub

An einem Mobilitäts-Hub stehen verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsservices gebündelt zur Verfügung. Er besteht einerseits aus einem physischen Raum (z.B. ein Parkhaus) und andererseits aus Mobilitätslösungen- und dienstleistungen die aufeinander abgestimmt sind. Ein Mobilitäts-Hub weist folgendes Angebot auf:

- Abstellmöglichkeiten für Individualverkehrsmittel (Auto und Velo)
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Angebot für die Nutzung von Sharing-Mobility und Leihfahrzeuge (Auto, Velo, E-Scooter, E-Roller, Lastenvelos)
- Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln

Übergeordnetes / untergeordnetes Strassennetz

Das übergeordnete Strassennetz übernimmt verkehrlich primär die Funktion des Durchleitens oder des Verbindens. Im Innerortsbereich kann es je nach Situation auch dem Sammeln und dem Erschliessen dienen. Diese Strassen ermöglichen sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Das übergeordnete Netz entlastet die verkehrlich untergeordneten Strassen vom ortsfremden Verkehr.

Das untergeordnete Strassennetz beinhaltet die verkehrlich untergeordneten Strassen. Sie übernehmen verkehrlich primär die Funktion des Sammelns und des Erschliessens. Die Strassen ermöglichen sichere Transporte. Aus dem untergeordneten Netz wird der Verkehr gebündelt auf das übergeordnete Netz geleitet.



2 RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Akteure

Akteur	Verantwortlichkeit
Bund	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsaufgaben bei den Bundesämtern für Raumentwicklung (ARE), Verkehr (BAV), Strassen (ASTRA), Energie (BFE) und Umwelt (BAFU) – Bau und Betrieb Strassen- und Bahninfrastruktur
Kanton Nidwalden	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung Richtplan – Bau und Betrieb Kantonsstrassen (inkl. öV-Bevorzugungsanlagen und Radverkehrsanlagen) – Kantonales Verkehrsmodell – Strategie Mobilitätsmanagement (z.B. für Unternehmen)
Verkehrsverbund / Tarifverbund Passpartout	<ul style="list-style-type: none"> – Planung und Bestellung des öV-Angebots – Festsetzung Tarife öV – Ergänzende Mobilitätsangebote
Gemeinde Ennetbürgen	<ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei Planungs- und Bauvorhaben – Erteilung Baubewilligung – Durchsetzung Parkplatzreglement – Bau und Betrieb Gemeindestrassen (inkl. öV-Bevorzugungsanlagen und Radverkehrsanlagen) – Umgang mit neuen Mobilitätsangeboten (z.B. Sharing)
Regionalentwicklungsverbund Nidwalden & Engelberg	<ul style="list-style-type: none"> – Controlling, Beratung und Unterstützung der Gemeinden im REV bezüglich der Thematik Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei Planungs- und Bauvorhaben – Erarbeitung regionale und überkommunale Konzepte bezüglich Verkehr und Mobilität, sowie Controlling bei der Umsetzung durch Dritte – Regionales Verkehrsmodell – Koordination von übergeordneten Themen
Mobilitätsanbieter (Zentralbahn; PostAuto, Mobility, Nextbike, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> – Bereitstellung und Betrieb von einzelnen Mobilitätsdienstleistungen

Tabelle 1: Übersicht Akteure Gesamtmobilitätskonzept



2.2 Bestehende Konzepte

Die folgenden Konzepte und Studien wurden bei der Erarbeitung des Gesamtmobilitätskonzeptes berücksichtigt.

Akteur	Konzept / Studie
Kanton Nidwalden	<ul style="list-style-type: none"> – Gesamtverkehrskonzept Kanton Nidwalden 2022 – Kantonaler Richtplan 2019 – Agglomerationsprogramm 2011 – Radwegkonzept Kanton Nidwalden 2008 – VGBK Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse
Gemeinde Ennetbürgen	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlungsleitbild Gemeinde Ennetbürgen 2016 – Nutzungsplanung Gesamtrevision – Verkehrsrichtplan – Leitbild der Gemeinde Ennetbürgen – Parkierungs- und Verkehrskonzept Strandbad – Parkplatzreglement – Beleuchtungskonzept – Schulraumplanung – Schwachstellenanalyse Fussverkehr
Private	<ul style="list-style-type: none"> – Neues Alterszentrum – Überbauung Parzelle Nr. 610 – Studien Dorfkern – Studienarbeit Einbahnregime Volg

Tabelle 2: Übersicht bestehende Konzepte / Studien



2.3 Gesamtverkehrskonzept Kanton Nidwalden

2.3.1 Ziel

Das Hauptziel des Gesamtverkehrskonzepts des Kanton Nidwalden lautet:

«Das Ziel ist ein nachhaltiges, leistungsfähiges und sicheres Gesamtverkehrssystem.»

Zur Umsetzung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems verfolgt das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden die in der Tabelle aufgeführten Ziele. Diese orientieren sich an den drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt:

Wirtschaft	Gesellschaft	Umwelt
<p>Erreichbar und vernetzt</p> <ul style="list-style-type: none"> – Alle Wirtschaftsstandorte sind gut erreichbar – Der Wirtschaftsverkehr wird effizient abgewickelt – Infrastrukturen, Verkehrsmittel und Mobilitätsketten sind physisch und digital vernetzt – Daten von Anbietern und Nutzenden sind digital vernetzt und werden zur Verkehrsoptimierung genutzt 	<p>Attraktiv</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sind gedeckt, das Verkehrsangebot variiert nach Raumtyp – Es ist eine flexible und kombinierbare Nutzung der Verkehrsmittel möglich – Das Potenzial des Zweiradverkehrs (Velo, E-Bike) ist ausgeschöpft – Die Siedlungen sind lokal und regional gut durchmischt 	<p>Belastungsarm</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Lärm- und Luftbelastungen sind minimiert – Der Verkehr ist möglichst CO₂-neutral – In sehr dichten Siedlungsräumen werden flächensparende und emissionsarme Verkehrsmittel und der Fussverkehr priorisiert
<p>Wirtschaftlich</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mit den auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene verfügbaren Mitteln wird die grösstmögliche Wirkung erzielt – Die Auslastungs- und Besetzungsgrade der Fahrzeuge auf der Strasse und Schiene sind gestiegen – Die Nachfragespitzen (z.B. Stosszeiten) sind geglättet 	<p>Sicher und komfortabel</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Unfallrisiken im Verkehr sind minimiert – Für mobilitätseingeschränkte Personen ist ein angemessener hindernisfreier Zugang zur Mobilität sichergestellt – Die Mobilitätsangebote sind einfach zugänglich, zuverlässig und komfortabel 	<p>Energieeffizient</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die verwendeten Verkehrsmittel sind energieeffizient – Die verwendeten Antriebssysteme basieren soweit möglich auf erneuerbaren Energien

Tabelle 3: Ziele Gesamtverkehrskonzept Kanton Nidwalden



2.3.2 Strategie

Als Grundlage der Strategie wurden folgende Grundsätze definiert:

- Siedlung und Verkehr sind durch die Raumplanung aufeinander abzustimmen.
- Der zukünftige Verkehr in Nidwalden soll durch geeignete Massnahmen wenn möglich vermieden, verlagert, verträglich gestaltet und vernetzt werden.
- Die gewünschte Mobilität orientiert sich beim motorisierten Individualverkehr MIV im Wesentlichen an den bestehenden Infrastrukturen. Punktuelle Ausbauten sollen möglich sein. Dieser soll auf der Nationalstrasse und den Hauptverkehrsachsen kanalisiert und der Verkehrsfluss verbessert werden. Der ÖV soll weiter ausgebaut und beim Velo- und Fussverkehr soll das vorhandene Potential besser ausgeschöpft werden.

Raumplanung

Im Kanton Nidwalden werden die Siedlungs- und Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt. Zur Dämpfung des Verkehrswachstums wird die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt und auf Gebiete fokussiert, die gut mit dem ÖV sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen sind. Mit kompakten Siedlungen, in denen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten räumlich nahe beieinanderliegen, sollen vermehrt kurze Alltagswege ermöglicht und damit vergleichsweise wenig zusätzlicher Verkehr generiert werden.

4V-Strategie

Die zukünftige Verkehrspolitik orientiert sich in Nidwalden grundsätzlich an der 4V-Strategie.

- **Verkehr vermeiden:** durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung wird weiteres Verkehrswachstum wenn möglich vermieden. Der Arbeitsverkehr wird durch ortsunabhängiges Arbeiten reduziert, was zu einer Reduktion der Verkehrsspitzen beiträgt.
- **Verkehr verlagern:** Verkehr, der sich nicht vermeiden lässt, soll möglichst auf flächensparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Das Verkehrsaufkommen wird daher vermehrt auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr verlagert. Die Spitzenbelastungen im Freizeitverkehr werden durch die Verlagerung auf den ÖV und eine zeitliche Glättung des Aufkommens reduziert.
- **Verkehr verträglich gestalten:** Der verbleibende Verkehr wird möglichst verträglich abgewickelt. Er soll umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur ausgestaltet werden.
- **Verkehr vernetzen:** Der Kanton treibt die digitale Vernetzung und die Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln voran, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern.

**Teilstrategien**

Raumplanung	<ul style="list-style-type: none">– Die zukünftige Wohnentwicklung soll sich an Zentralitätsstruktur des Kantons orientieren und erfolgt schwerpunktmässig durch die Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete, die gut mit dem öV erschlossen sind.– Die künftige Arbeitsplatzentwicklung soll primär in den Zentren Stans und Hergiswil sowie in den kantonalen «Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten» bei den Autobahnanschlüssen Stans Nord und Süd sowie rund um den Flugplatz erfolgen.
MIV	<ul style="list-style-type: none">– Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist im Kanton Nidwalden das meistbenutzte Transportmittel.– Die MIV-Erschliessung des Kantons ist grundsätzlich gut.– Der MIV soll weitgehend auf den Hauptverkehrsachsen kanalisiert und der Verkehrsfluss verbessert werden.– Ein punktueller Ausbau soll (z.B. zur Entlastung von Ortsdurchfahrten, Verbesserung des Verkehrsflusses) erfolgen.
öV	<ul style="list-style-type: none">– Im Korridor Stans-Stansstad-Hergiswil-Luzern besteht bereits mit der Zentralbahn ein gutes ÖV-Angebot, welches aufgrund der hohen Siedlungsdichte noch grosses Potenzial hat und weiter ausgebaut werden soll.– In die Seegemeinden besteht lediglich ein Busangebot. Das ÖV-Angebot ist jedoch aufgrund der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung ebenfalls wesentlich auszubauen.<ul style="list-style-type: none">▪ Im Korridor Stans – Ennetbürgen/Buochs – Beckenried – Altdorf wird die ÖV-Erschliessung gegenüber heute wesentlich verbessert. Ziel des neuen Angebots ist es, attraktive Verbindungen nach Stans und Luzern sowie nach Altdorf zu schaffen.▪ Schifffahrt: Das saisonale Schifffahrtsangebot für den Tourismus ist zu erhalten und wo wirtschaftlich vertretbar auszubauen. Grosser Bedeutung kommt aus touristischer Sicht der Linie von Weggis nach Beckenried und der Direktverbindung zwischen Luzern und Kehrsiten-Bürgenstock zu. Darüber hinaus ist das Nachfragepotenzial und die Zweckmässigkeit einer ganzjährigen Schiffsverbindung für den Pendlerverkehr von den Seegemeinden nach Luzern zu prüfen.
Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none">– Der Veloverkehr hat generell im ganzen Kanton im flachen Talboden Potenzial. Für weitere Distanzen oder Siedlungen an Hanglagen ist das Potenzial von E-Bikes gegeben.– Das Nidwaldner Velonetz soll mit Priorität ausgebaut werden. Mit einer hochwertigen Veloinfrastruktur sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, die modalen Anteile des Veloverkehrs insbesondere im Alltagsverkehr zu erhöhen. Die Seegemeinden und der Korridor Stans – Stansstad – Hergiswil sollen mit einer durchgehenden Velohauptroute attraktiv miteinander verbunden werden. Im Vordergrund stehen Ausbau und Weiterentwicklung der bestehenden Veloinfrastruktur und weniger neue unabhängige Verbindungen. Durch die Ortschaften ist eine durchgängige Veloinfrastruktur (Velostrifen auf der Fahrbahn innerorts oder abgesetzt ausserorts) sicherzustellen. Weitere erkannte Netzlücken (Verbindungen) oder Qualitätslücken (ungenügende oder fehlende Infrastruktur) sind zu schliessen. Die Velorouten haben dabei zunehmend auch touristische Bedeutung. Aus diesem Grund ist das Velo-Freizeitangebot weiter zu stärken. Schulwege sind auch für Velofahrer besonders sicher zu gestalten. An allen wichtigen ÖV-Haltestellen (Bahn und Bus) ist eine ausreichende Anzahl an überdeckten Veloabstellplätzen und ein Bike-Sharing-Angebot bereit zu stellen. Die Gemeinden sorgen für ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum und bei öffentlichen Einrichtungen.

**Teilstrategien**

Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none">– Das Fusswegnetz soll attraktiver und sicherer ausgestaltet und es sollen punktuelle Defizite behoben werden.– Vorhandene Netzlücken bzw. fehlende Verbindungen (Fusswege, Trottoirs) entlang von Kantonsstrassen und entsprechende Querverbindungen sind zu schliessen. Qualitätsdefizite in der bestehenden Infrastruktur (zu schmale Trottoirs, oder nur unbefestigte Fusswege innerhalb des Siedlungsgebietes) sind zu beheben. Die punktuellen Sicherheitsdefizite (Unfallschwerpunkte) sind zu eliminieren.– Schulwege sind für den Fuss- und Veloverkehr besonders sicher zu gestalten. Dies soll in Form von durchgängigen und ausreichend breiten Fuss- und Veloverkehrsführungen entlang der Strassen sichergestellt sein. Ein besonderes Augenmerk ist zudem auf sichere Strassenquerungen auf den Schulwegen zu legen, beispielsweise mit Schutzinseln auf stark belasteten Kantonsstrassen oder in Einzelfällen mit einer Lichtsignalanlage geregelt.– Zur Minimierung der Konflikte zwischen Velo- und Fussverkehrs sind Mischverkehrsflächen und kombinierte Velo- und Fussverkehrsflächen möglichst zu vermeiden. Die Fussverkehrsverbindungen sind möglichst hindernisfrei auszugestalten.
Gesamtverkehr	<ul style="list-style-type: none">– Durch neuen Antriebsarten wird der motorisierte Verkehr umwelt- und siedlungsverträglicher. Der Kanton geht bei Fahrzeugbeschaffungen mit gutem Beispiel voran und treibt die Verwendung von batterieelektrischen Bussen und Wasserstoffbussen im ÖV voran.– Die kombinierte Mobilität soll attraktiv und einfach zugänglich sein und die Angebote sollen eine möglichst hohe geografische und zeitliche Verfügbarkeit aufweisen. Dazu werden an wichtigen ÖV-Haltestellen Mobilitätsdrehscheiben geschaffen, die zum einen in Form von Abstellplätzen den Umstieg vom Individualverkehr (Auto und Velo) zum öffentlichen Verkehr sicherstellen und zum anderen an Sharing- Angebote anbinden.– Der Tourismus hat in Nidwalden einen hohen Stellenwert und wird auch in Zukunft gefördert. Gleichzeitig ist der Freizeit- und Tourismusverkehr möglichst klimaschonend und nachhaltig abzuwickeln.– Das Mobilitätsmanagement zielt auf eine effiziente Nutzung des bestehenden Verkehrssystems ab. Gegenstand des Mobilitätsmanagements sind etwa die Optimierung des Einsatzes der Verkehrsmittel oder die Optimierung der Auslastung der Infrastruktur. Der Kanton und die Gemeinden übernehmen eine Vorbildfunktion und erstellen für ihre Verwaltungen eigene Mobilitätsmanagementkonzepte. Der Kanton bietet wie bisher kostenlose Erstberatungen für Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen etc. an.– Ortsunabhängiges Arbeiten kann Verkehr vermeiden. Der Pendlerverkehr kann durch Homeoffice massiv reduziert werden. Coworking Spaces sind eine weitere Möglichkeit, um längere Arbeitswege zu vermeiden.– Vorhandene Sharing-Lösungen wie Car- oder Bikesharing sollen weiterentwickelt werden. Insbesondere die Verkehrsdrehscheiben sollen über attraktive Sharing-Angebote verfügen.– Der Kanton verbessert basierend auf einem Sanierungsprogramm für Unfallschwerpunkte die Sicherheit im Strassenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden laufend. Dazu werden das Unfallgeschehen im Kanton und die Strasseninfrastruktur im Kanton anhand von Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI) analysiert.– Die durch die Nationalstrasse, die Zentralbahn und kantonale Hauptverkehrsachsen verursachte Trennwirkung hauptsächlich für den Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Siedlungsgebiete aber auch für die Fauna (Wildwechsel) und Grünräume soll mit Fokus auf die Ortschaften Hergiswil, Stans, Beckenried und Dallenwil entschärft werden. Bei der Zentralbahn und Autobahn ist dies mit zusätzlichen Querungsmöglichkeiten sowie einer Entflechtung von Schiene und Strasse in Stans anzustreben, für die Kantonsstrassen mit einer verträglichen Gestaltung der Ortsdurchfahrten.

Tabelle 4: Teilstrategien Gesamtverkehrskonzept Kanton Nidwalden



2.3.3 Relevante Massnahmen für Gemeinde Ennetbürgen

Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung
GESAMTVERKEHR		
GV-1	Auf- und Ausbau von Verkehrsdrehscheiben:	<ul style="list-style-type: none"> – Bushaltestelle Ennetbürgen Dorf: Lokale Drehscheibe mit Basisangebot – Bushaltestelle Ennetbürgen Flugplatz: Lokale Drehscheibe mit Basisangebot ist zu prüfen, sobald sich die Umsetzung des ESP abzeichnet.
GV-5	Mobilitätsmanagementkonzept Verwaltung	<ul style="list-style-type: none"> – Der Kanton und die Gemeinden erstellen für ihre Verwaltungen jeweils eigene Mobilitätsmanagementkonzepte. Diese beinhalten Massnahmen in folgenden Bereichen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parkplatzbewirtschaftung ▪ Schaffung von Veloabstellplätzen ▪ Vergünstigung von ÖV-Abonnements ▪ Förderung von Homeoffice und Flexibilisierung der Arbeitszeiten ▪ Bildung von Fahrgemeinschaften
GV-10	Umweltfreundliche Fahrzeuge Kanton / Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> – Zur Reduktion der Umwelt- und Lärmbelastung und des Energieverbrauchs werden die Fahrzeugflotten von Kanton und Gemeinden nach Möglichkeit von Kanton und Gemeinden schrittweise und im Rahmen des technisch und finanziell Machbaren auf klimaschonende, leise und energieeffiziente Antriebe umgestellt.
MIV		
MIV-6	Betriebs- und Gestaltungskonzepte Ortsdurchfahrten	<ul style="list-style-type: none"> – Ortsdurchfahrten sollen künftig siedlungsverträglicher gestaltet sein. Dadurch sollen Ortschaften von übermässigen Emissionen entlastet sowie die Sicherheit und Aufenthaltsqualität entlang der Strassen erhöht werden. Die erforderlichen Massnahmen sollen im Rahmen eines Betriebs und Gestaltungskonzepts ausgearbeitet werden. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ennetbürgen mit Priorität mittel



Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung
ÖV		
ÖV-2.3	Optimierung und Ausbau Busangebot Seegemeinden	<ul style="list-style-type: none"> – Das Busangebot zwischen Stans, Ennetbürgen und Buochs ist heute nicht übersichtlich, die Busse haben bei gleicher Liniennummer unterschiedliche Fahrwege und Endpunkte. Es soll eine einheitliche Linienstruktur geschaffen werden, bei der Busse mit der gleichen Liniennummer immer demselben Linienweg folgen. Die Linien sollen zudem so organisiert werden, dass die nach Seelisberg fahrende Linie ganztags den direkten Fahrweg via Kreuzstrasse und Buochs Schürmatt nimmt. Die Linie via Ennetbürgen und Buochs Ausserdorf soll nur bis Beckenried führen. Dadurch soll das Busangebot einprägsamer und die Fahrzeiten von Seelisberg, Emmetten, Beckenried und Buochs an den Bahnhof Stans als Hauptverkehrsdrehscheibe reduziert werden. – Folgendes Angebotskonzept soll weiterverfolgt werden: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 311 Stans – Buochs – Beckenried – Seelisberg ▪ Linie 314 (Länderpark –) Stans – Ennetbürgen – Beckenried – Emmetten – Saisonale Angebote für den Freizeitverkehr in die Tourismusregionen sind zu prüfen. – Neben dem Busangebot zwischen den Seegemeinden und Stans ist mittelfristig auch eine direkte Busverbindung von den Seegemeinden Richtung Luzern zu prüfen, insbesondere im Zusammenhang mit einer Drehscheibe beim Kreisel Kreuzstrasse. – Weiter ist zu prüfen, ab welchem Nachfrageniveau der Einsatz von Bussen mit höherer Kapazität (z.B. Gelenkbusse) angezeigt ist und die Qualität des ÖV-Angebots Richtung Ennetbürgen - Beckenried und Buochs – Beckenried – Emmetten – Seelisberg entsprechend verbessert werden kann.
ÖV-2.6	Erschliessung Ennetbürgen-Bürgenberg	<ul style="list-style-type: none"> – Die Gemeinde Ennetbürgen betreibt aktuell einen Schulbus in Richtung Bürgenberg. Die Erschliessung des Bürgenberg durch einen Ortsbus bis Honegg wird derzeit geprüft. Bei Realisierung des Ortsbusses ist die Integration in den Tarifverbund Passepartout anzustreben. Eine durchgehende Linie bis nach Obbürgen/Stansstad ist allenfalls eine Option, wird aber im Moment nicht weiterverfolgt
ÖV-3.1	Integration von Schiffverbindungen in regionalen öV	<ul style="list-style-type: none"> – Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee gilt heute grösstenteils als touristischer Verkehr und ist deshalb auch nicht in den Tarifverbund Passepartout integriert. Dies gilt auch für sämtliche Verbindungen von und nach Nidwalden. Es ist anzustreben, dass die Schifffahrt wo sinnvoll als regionaler ÖV in den Tarifverbund integriert wird. – Insbesondere sollen die folgenden Verbindungen in den Tarifverbund integriert werden, da sie Pendlern und Touristen als direkter Zugang in den Kanton Nidwalden dienen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kehrsiten–Bürgenstock-Luzern ▪ Beckenried–Luzern (zusätzlich Prüfung einer Direktverbindung)



Nr.	Massnahme	Kurzbeschreibung
VELOVERKEHR		
V-2	Veloverbindungen (Erschliessungen Alltagsverkehr)	– Die Attraktivität und der Modal-Split-Anteil des Veloverkehrs sollen in Ergänzung zur Velohauptroute gemäss Massnahme Velo-1 mit einem durchgängigen Netz an qualitativ hochstehenden Veloverbindungen (Erschliessungen Alltagsverkehr) gestärkt werden. Dazu wird das kantonale Veloroutennetz aktualisiert: Es enthält neu das Element Veloverbindungen und definiert nebst vorhandenen Netzlücken auch Qualitätslücken (ungenügender Ausbaustandard der Veloinfrastruktur, aktuelle Sicherheitsdefizite usw. aus). Auf dieser Grundlage wird ein Ausbauprogramm festgelegt (Veloinfrastrukturprogramm, z.B. in Anlehnung an das kantonale Strassenbauprogramm.
V-3	Velo- und Zweiradparkierung	– Konzentriert an wichtigen Orten mit hoher Nachfrage für die Velo- und Zweiradparkierung wird ein attraktives Angebot von witterungsgeschützten Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum und bei öffentlichen Einrichtungen sowie bei allen wichtigen ÖV-Haltestellen geschaffen.
FUSSVERKEHR		
F-1	Fussverkehrsinfrastruktur	– Das Fusswegnetz im Perimeter der Kantonsstrassen soll attraktiver und sicherer ausgestaltet werden und punktuelle Defizite (Netzlücken, Handlungsbedarf Fussgängerübergänge usw.) sollen behoben werden. Der gleiche Grundsatz gilt auch für das kommunale Fusswegnetz.
F-2	Schulwegsicherung	– Die Schulwege sind für den Fuss- aber auch den Veloverkehr sicher zu gestalten. Punktuelle Sicherheitsdefizite sind zu beheben.

Tabelle 5: Relevante Massnahmen des Gesamtverkehrskonzepts Kanton Nidwalden für die Gemeinde Ennetbürgen



2.4 Leitbild Ennetbürgen

Die Gemeinde Ennetbürgen positioniert sich wie folgt:

- Als Attraktiver Wohn- und Lebensraum
- Als Wirtschaftsstandort für Gewerbe und Dienstleistungen
- Als interessanter Arbeitgeber
- Als Seegemeinde mit hohem Natur- und Freizeitwert

Folgende Thesen, aus dem Leitbild Ennetbürgen, sind für das Mobilitätskonzept entscheidend:

- 7. Technische Infrastruktur
 - Schaffen von dauerhaften und sicheren Verkehrsflächen
- 8. Verkehr
 - Die Verbindungen des öffentlichen Verkehrs auf Strasse, Schiene und See – insbesondere Richtung Luzern und Flüelen – sind laufend zu verbessern
 - Auf die Bedürfnisse des Mobil Individualverkehrs (MIV), des Langsamverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs ist Rücksicht zu nehmen
- 9. Entwicklung Dorfkern
 - Wir wollen aktiv unseren Dorfkern zwischen Gemeindehaus, Gemeindesaal und Schulzentrum neu gestalten. Dabei wollen wir Bestehendes, wo sinnvoll, bewahren und mit Neuem verbessern. Diese Zone soll mit einem attraktiven Angebot zur Begegnungszone für die gesamte Bevölkerung werden.
 - Gleichzeitig soll der Verkehrsfluss beruhigt und die Parkplatzsituation mit neuen Ideen verbessert werden
- 13. Touristische Aufwertung
 - Im Zusammenhang mit der Neukonzipierung des Ressorts Bürgenstock soll das touristische Angebot auf dem Bürgenberg ausgebaut und sichergestellt werden. Der Gemeinderat unterstützt Bestrebungen, die Bedingungen für verschiedene Sportarten zu verbessern (z.B. Wassersport, Biken, Nordic-Walken).
 - Die Gemeinde fördert Massnahmen, damit Dampfschiffe vermehrt Ennetbürgen anlaufen



2.5 Siedlungsleitbild

Im Siedlungsleitbild wird für den Verkehr folgender Grundsatz festgelegt:

«Die Optimierung des Verkehrs (motorisierter Verkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr) wird angestrebt.»

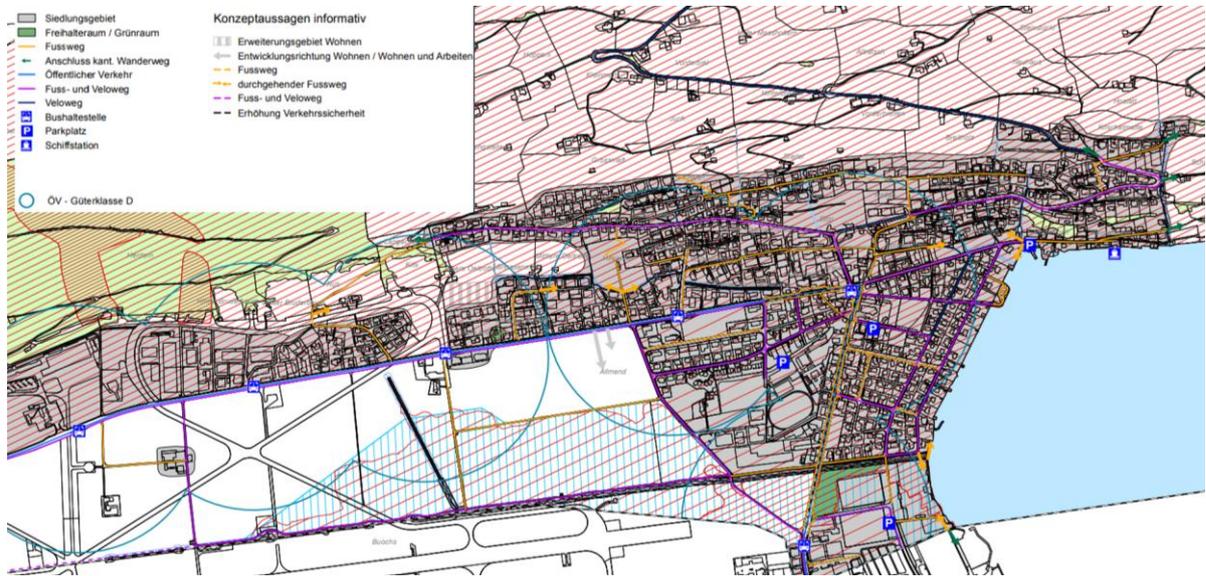


Abbildung 2: Verkehrsanlagen, Gefahren, Gewässer



2.6 Verkehrsrichtplan

Die Gemeinde Ennetbürgen hat ihre Strassen in folgende Typen eingereiht:

- Hauptsammelstrasse
- Sammelstrasse
- Erschliessungsstrasse

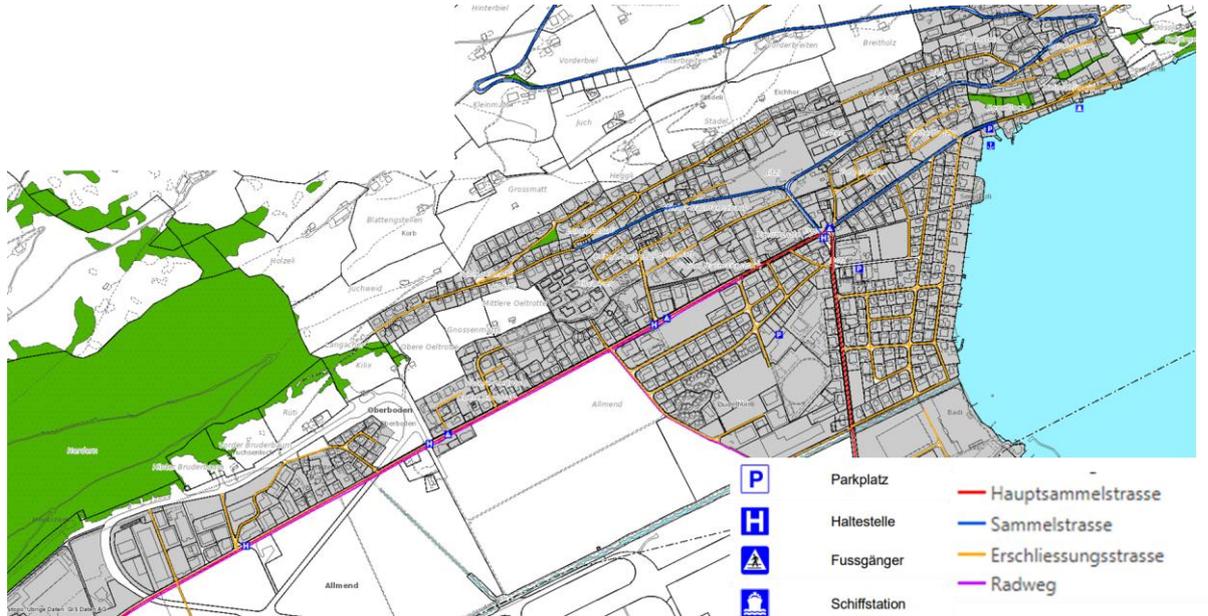


Abbildung 3: Verkehrsrichtplan Gemeinde Ennetbürgen



3 MOBILITÄTS ZIELE DER GEMEINDE ENNETBÜRGEN

Die Gemeinde engagiert sich auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene für eine gute Anbindung an den ÖV, eine Optimierung des Fuss- und Veloverkehrs, und eine angemessene Entwicklung des MIV.

3.1 Zentrum

Die Kantonsstrasse soll verkehrsberuhigt werden:

- Auf den Kantonsstrassen von Ennetbürgen werden Massnahmen zur Verkehrssicherheit und zur Verkehrsverflüssigung (z.B. Optimierung Kreuzungsbereiche) geprüft und realisiert.
- Der Dorfkern soll nebst seiner verkehrlichen Funktion eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Dabei soll der Strassenraum aufgewertet, der Schwerverkehr reduziert und attraktive ÖV-Haltestellen realisiert werden.

3.2 Nachhaltigkeit

Die Gemeinde Ennetbürgen fördert eine nachhaltige Mobilität. Sie verfolgt folgenden Ansatz um unnötigen Verkehr zu vermeiden:

1. Motorisierten Verkehr auf den Fuss- und Veloverkehr verlagern (Veränderung Modal-Split)
2. Motorisierten Verkehr auf den öffentlichen Verkehr verlagern (Veränderung Modal-Split)
3. Den motorisierten Verkehr verträglich gestalten
4. Verkehr vernetzen

3.3 Mobilitätskonzept / Mobilitätsmanagement

- Die Gemeinde verlangt bei Baugesuchen von grösseren Betrieben und bei grösseren Überbauungen ein Mobilitätskonzept.
- Die Gemeinde prüft fortlaufend geeignete Massnahmen, welche den motorisierten Individualverkehr entlasten (z.B. Carsharing, Ausbau der Netzte von ÖV, Fussverkehr, Veloverkehr).
- Die Gemeinde betreibt Öffentlichkeitsarbeit, um die Bevölkerung für das Thema Mobilität zu sensibilisieren.
- Es werden Car-Sharing-Angebote unterstützt.
- Es werden Velo-Sharing-Angebote unterstützt.



3.4 Fuss- und Velowegnetz

Attraktiv gestaltete Wege verbinden das Zentrum, die Wohnquartiere, die öffentlichen Einrichtungen, Freizeit- und Erholungsanlagen und die Arbeitsschwerpunkte. Der Anschluss ans Netz der Nachbargemeinden und an die Wanderwege ist gewährleistet. Die notwendigen Netzergänzungen werden mit Priorität realisiert.

- Innerhalb des Gemeindegebietes wird ein attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz zu den Schulen, zu den Sport- und Freizeitanlagen und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs angeboten.
- Die Querungsstellen über die Kantonsstrassen werden überprüft und verbessert.
- Ein Fussweg entlang des Ufers des Vierwaldstättersees wird geprüft.

3.5 Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde setzt sich für eine bessere Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ein. Die Wiedereinführung des Ortsbusses wird angestrebt. Zusätzlich setzt sich die Gemeinde für den Erhalt der Schiffsstation und ein dichteres Fahrplanangebot ein.

3.6 Motorisierter Verkehr

Der Verkehr wird auf die Hauptverkehrsachsen konzentriert. Neben Durchleitungsfunktionen übernehmen sie in den Siedlungsgebieten auch Erschliessungsaufgaben. Kanton und Gemeinde achten auf eine gute Leistungsfähigkeit, wobei der Verkehr in den Siedlungsgebieten auch auf diesen Achsen ruhig und sicher abläuft. Durch die notwendige Kapazität der Knoten wird gewährleistet, dass kein Durchgangsverkehr aufs Quartierstrassennetz ausweicht. Um das Zentrum vom Verkehr zu entlasten, soll eine Umfahrungsstrasse detailliert geprüft werden.

3.7 Ruhender Verkehr

Ein attraktives Angebot an Parkplätzen ist vor allem im Dorfzentrum wichtig. Bestehende Parkfelder werden nach Möglichkeit erhalten oder aber an geeignetere Orte verlegt.

- Die Gemeinde erarbeitet ein Parkierungskonzept, das insbesondere im Zentrum das Parkplatzangebot und deren Bewirtschaftung (Kosten, Parkzeit) koordiniert.
- Die öffentlichen Parkfelder sollen zielgerichtet bewirtschaftet werden.
- Die Anzahl neu zu erstellender Parkfelder wird in der kantonalen Planungs- und Bauverordnung (PBV) geregelt.



3.8 Niedriggeschwindigkeitsregime

Die Gemeinde strebt an, dass in allen Wohnquartieren auf Quartiererschliessungs- und Zufahrtsstrassen Niedriggeschwindigkeitszonen (z.B. Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen) realisiert werden, soweit dies von den betroffenen Anwohnern mehrheitlich gewünscht wird oder ein übergeordnetes Interesse besteht (z.B. Schulwegsicherung). Vor allem im Bereich von Schulanlagen soll die Situation überprüft werden.

- Die Gemeinde prüft in den Bereichen der Schulanlagen geeignete Massnahmen, welche die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität erhöhen (z.B. Begegnungszonen).
- Die Gemeinde prüft in den Wohnquartieren, ob Niedriggeschwindigkeitsregime einzuführen sind.

3.9 Umgestaltung von Strassenräumen

Die Gemeinde strebt im Zusammenhang mit den Niedriggeschwindigkeitszonen an, dass im Dorfzentrum z.B. vor Geschäften, Schulen oder andern vielfrequenzierten Orten, Eingangstore die Übergänge in das Siedlungsgebiet klar aufzeigen.

- Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und die Aufenthaltsqualität ist zu erhöhen.

3.10 Verkehrssicherheit

Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die Gemeinde Ennetbürgen für alle Verkehrsteilnehmer sicher ist. Problemstellen, welche punktuelle Massnahmen wie abweichende Höchstgeschwindigkeit, bauliche Anpassungen etc. benötigen, sind nach Möglichkeit schnell zu beheben.

3.11 Schulwege

Die Gemeinde Ennetbürgen erarbeitet ein Schulwegplan. Ziel ist, dass allen Kindern ein sicherer, zumutbarer Schulweg zur Verfügung steht. Elterntaxis sollen möglichst vermieden und eine verträgliche Lösung gefunden werden.



4 MOBILITÄTSSTRATEGIE / MOBILITÄTSVISION ENNETBÜRGEN

4.1 Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie Ennetbürgen orientiert sich, wie auch das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden, an der 4V-Strategie.

Die Gemeinde Ennetbürgen fördert eine nachhaltige Mobilität. Sie verfolgt folgende Strategie:

- Vermeiden
- Verlagern
- Verträglich gestalten
- Vernetzen

Die Ziele sowie Handlungsfelder der 4V-Strategie sind in der folgenden Tabelle ersichtlich:

Verkehr...	Ziele	Handlungsfelder
vermeiden	Ein weiteres Verkehrswachstum wird durch die Abmessung von Verkehrs- und Siedlungsplanung (Personenverkehr) und die Bündelung von Warenströmen (Güterverkehr) möglichst vermieden. Der Arbeitsverkehr wird durch die Förderung von ortsunabhängigen Arbeiten reduziert.	Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen Ortsunabhängiges Arbeiten fördern Warenströme durch Güterverkehr bündeln.
verlagern	Das Verkehrsaufkommen wird vermehrt auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert	Flächensparende Verkehrsmittel fördern durch: <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau der Infrastruktur für Fuss- / Veloverkehr – Erhöhung der ÖV-Kapazitäten – Ausrichtung des ÖV-Liniennetzes auf die Siedlungshierarchie – Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr im urbanen Raum – Regional abgestimmte Parkraumpolitik – Ausbau von Sharing-Angeboten



Verkehr...	Ziele	Handlungsfelder
verträglich gestalten	Das bestehende Verkehrsaufkommen soll möglichst verträglich gestaltet werden. Das heisst: umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur.	Umweltfreundliche und leise Antriebsformen fördern Verkehrsspitzen glätten Aktives Mobilitätsmanagement bei relevanten Akteur/innen fördern Freizeitverkehr verträglich abwickeln MIV siedlungsverträglich gestalten Gute MIV-Erreichbarkeit für Gewerbe und Rettungsdienste sicherstellen Sichere Schulwege garantieren Finanzielle Tragbarkeit der Infrastruktur sicherstellen
vernetzen	Die digitale Vernetzung und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel wird vorangetrieben, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Eine gemeindeübergreifende, vernetzte Verkehrs- und Raumplanung soll regional gut abgestimmte verkehrspolitische Lösungen ermöglichen. Die Vernetzung trägt als viertes «V» dazu bei, die Ziele der Vermeidung, Verlagerung und verträglichen Gestaltung des Verkehrs zu erreichen.	Vernetzte Planung zwischen den Gemeinden fördern Digitale Vernetzung aktiv mitgestalten Digitale Vernetzung für mehr Flächeneffizienz im Verkehr nutzen Digitale Vernetzung zur Optimierung des Verkehrsmanagements nutzen Vernetzung der Verkehrsmittel fördern.

Tabelle 6: Ziele und Handlungsfelder der 4V-Strategie (Quelle: Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040)

4.2 Mobilitätsvision

«Die Gemeinde Ennetbürgen schafft langfristig attraktive Lebensräume und fördert eine nachhaltige und somit sozial, ökologisch und ökonomisch verträgliche Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden.»



5 ANALYSE

5.1 Unfälle

Insgesamt wurden der Polizei in den letzten fünf Jahren 48 Unfälle auf dem Gemeindegebiet von Ennetbürgen gemeldet. Davon waren 23, also rund die Hälfte, Schleuder- oder Selbstunfälle. Bei je acht Unfällen handelt es sich um Auffahrunfälle und Parkierunfälle. Bei drei Unfällen handelt es sich um einen Fussgängerunfall. Zudem ereigneten sich je zwei Einbiegeunfälle und Frontalkollisionen sowie je ein Überholunfall und Unfall beim Überqueren der Fahrbahn.

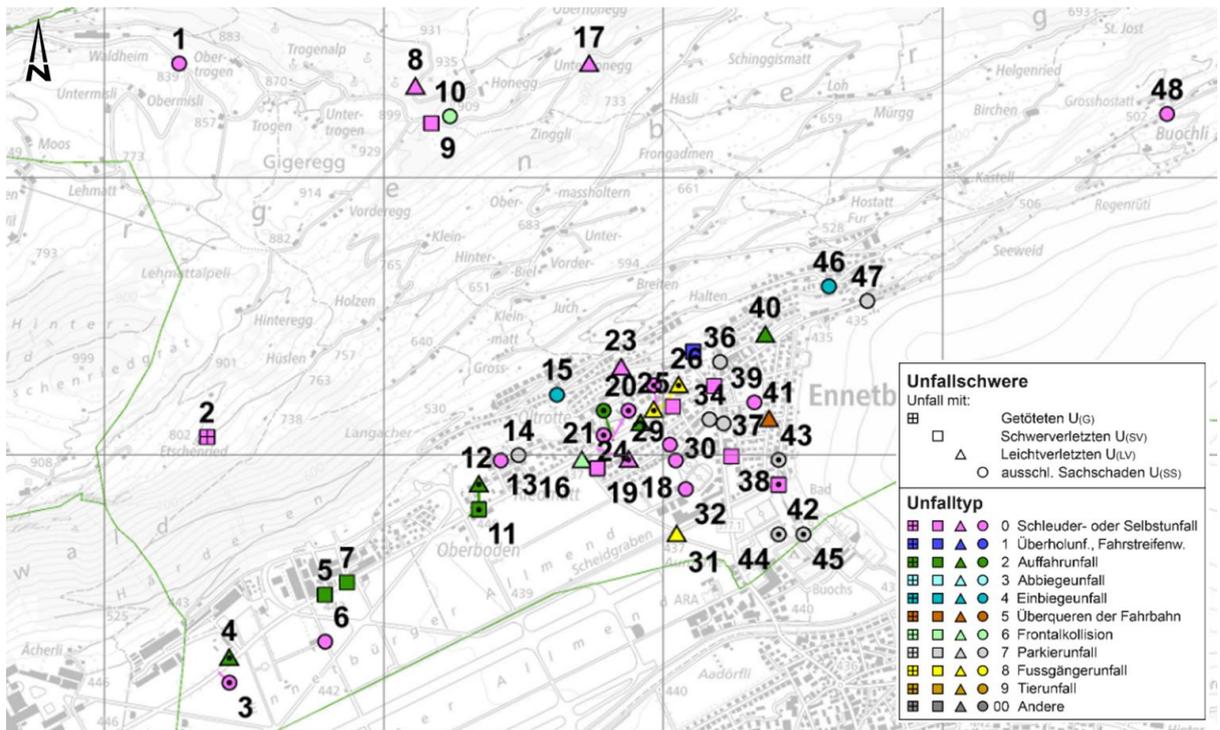


Abbildung 4: Polizeilich registrierte Unfälle in den Jahren 2017 bis 2021

Bei den 48 Unfällen wurde eine Person getötet, zehn Personen schwer und 18 Personen leicht verletzt.

Eine eindeutige Unfallhäufung ist nicht erkennbar. Aus den Unfällen kann nicht eindeutig ein Sicherheitsdefizit in der Strasseninfrastruktur festgestellt werden.



5.2 Raumplanung

5.2.1 Stand der Erschliessung unbebaute Grundstücke

Die Gemeinde Ennetbürgen verfügt über einige unbebauten Grundstücke. Im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung hat die Gemeinde Ennetbürgen den Stand der Erschliessung der unbebauten Grundstücke erfasst.



Abbildung 5: Übersicht unbebaute Parzellen Gemeinde Ennetbürgen (Quelle: Gemeinde Ennetbürgen, Stand der Erschliessung)



5.2.2 Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Arbeiten

Die Gemeinde Ennetbürgen verfügt mit dem Gebiet Bürgerberg Süd über einen Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten.

Gemäss kantonalem Richtplan soll die künftige Arbeitsplatzentwicklung primär in den Zentren Stans und Hergiswil sowie in den ESP Arbeiten bei den Autobahnanschlüssen Stans Nord und Süd sowie rund um den Flugplatz erfolgen.

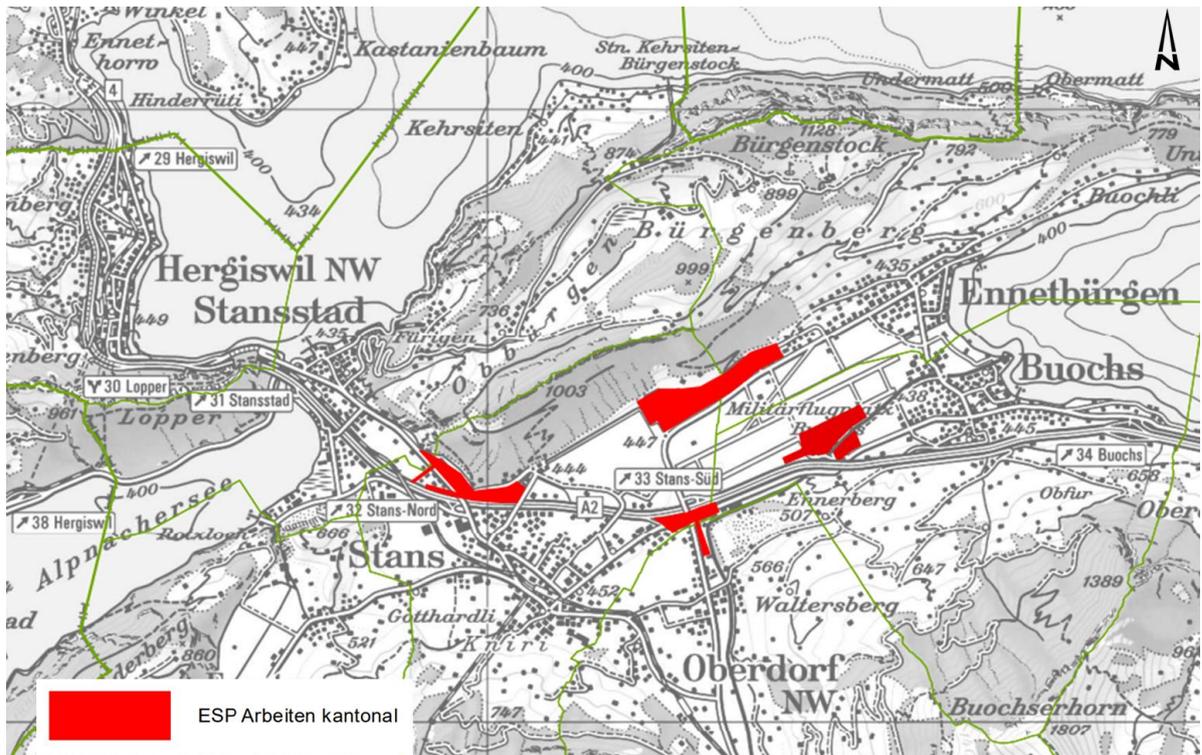


Abbildung 6: Übersicht ESP Arbeiten (Quelle: Kantonaler Richtplan Nidwalden)

5.2.3 Defizite Raumplanung

Die ÖV-Erschliessung der Gemeinde Ennetbürgen ist heute nicht ausreichend und deutlich zu verbessern, um die verkehrlichen Voraussetzungen für eine weitere Siedlungsentwicklung nach innen zu schaffen und eine Modal-Split-Veränderung zu erreichen.



5.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

5.3.1 Übergeordnetes Strassennetz

In der Gemeinde Ennetbürgen bilden die beiden Kantonsstrassen Stanserstrasse und Buochserstrasse das übergeordnete Strassennetz. Diese Strassen weisen die Funktionen Durchleiten, Verbinden, Sammeln und Erschliessen auf.

Neben der Kantonsstrassen gilt die Bürgenstockstrasse als wichtige Strassen. Sie stellt die Verbindung Richtung Bürgenstock und Parkplatz Honegg dar. Besonders am Wochenende ist der Bürgenstock ein beliebtes Ausflugsziel. Die Bürgenstockstrasse weist die Funktionen Verbinden, Sammeln und Erschliessen auf.

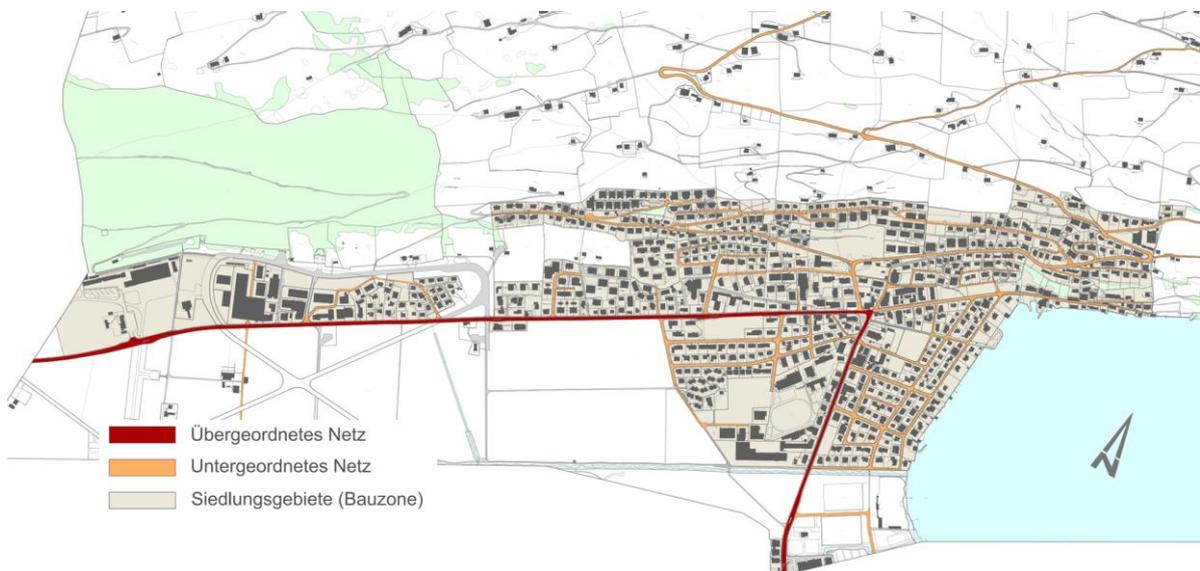


Abbildung 7: Strassennetz Gemeinde Ennetbürgen



5.3.2 Tempo-30-Zonen

Die bestehenden Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Ennetbürgen sind in der folgenden Abbildung dargestellt. Einerseits besteht eine Tempo-30-Zone im Bereich des Schulhauses und andererseits eine Tempo-30-Zone im Bereich der Hofurlistrasse und der Panoramastrasse. In den weiteren Quartieren sind keine Tempo-30-Zonen vorhanden.



Abbildung 8: bestehende Tempo-30-Zonen Gemeinde Ennetbürgen



5.3.3 Parkierung / Ruhender Verkehr

Die Gemeinde Ennetbürgen verfügt über einige öffentlichen Parkplätze. Diese öffentlichen Parkplätze sind zum Teil im Eigentum der Gemeinde aber weisen teilweise auch andere Eigentümer auf.

Die Parkplätze bei der Gemeindeverwaltung, bei der Kirche und beim Regenloch werden teilweise mit Parkscheiben bewirtschaftet. Die maximale Parkdauer beträgt 3 Stunden.

Der Parkplatz Honegg sowie der Parkplatz Seefeld werden mit Parkuhren bewirtschaftet. Beim Parkplatz Honegg ist die maximale Parkdauer unbeschränkt, beim Parkplatz Seefeld ist die maximale Parkdauer auf zwölf Stunden beschränkt.

Die Gemeinde Ennetbürgen weist im Seefeld zehn P+R Parkplätze auf.



Abbildung 9: Übersicht Parkplätze Gemeinde Ennetbürgen

5.3.4 Defizite MIV

- Hohes Verkehrsaufkommen im Bereich des Dorfkerns (Durchgangsverkehr)
- Hohes Lastwagenaufkommen (Durchgangsverkehr)
- Hohe Geschwindigkeiten auf der Kantonsstrasse
- Parkierung ist nicht abschliessend geregelt.
- Platz für Anlieferung und Installationsplätze fehlt oft (Hanglage)
- Teilweise hohe Geschwindigkeiten in Quartieren.
- Dorfkern ist eine Verkehrsfläche
- Verkehrslärm



5.4 Öffentlicher Verkehr

5.4.1 Vorhandenes Angebot

Die Gemeinde Ennetbürgen weist sechs Bushaltestellen auf. Diese Bushaltestellen werden von den Linien 310, 311 und N44 bedient. Wobei die Linie 310 lediglich die Bushaltestellen Flugplatz und Dorf bedient. Die Buslinie Nr. 311 verkehrt grundsätzlich im Halbstundentakt und die Buslinie Nr. 310 in den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt.

Die Schiffsstation Ennetbürgen wird nur sehr selten bedient.

Nr.	Linie	Takt
Bus 310	Stans -Ennetbürgen – Altdorf UR (Winkelried Bus)	In HVZ (9x täglich) Sa / So 7x täglich
Bus 311	Länderpark – Stans – Beckenried – Emmetten – Seelisberg (Nidwaldner See-Linie)	Halbstundentakt (HVZ 3x pro Stunde)
N44	Stans – Ennetbürgen – Emmetten (Nachtstern)	Freitag- und Samstagnacht 3x
Schiff	Luzern – Brunnen – Flüelen (Vierwaldstättersee)	April / Mai 1x täglich Juni / Juli / August 2x täglich September / Oktober 1x täglich

Tabelle 7: Taktfrequenzen Buslinien Ennetbürgen

Gemäss der Einteilung in ÖV-Güteklassen des ARE ist der Dorfkern von Ennetbürgen mittelmässig erschlossen und ein Grossteil des restlichen Siedlungsgebietes weist eine geringe Erschliessung auf. Einige Teile des Siedlungsgebietes sind nicht erschlossen. Die Distanz zu den Bushaltestellen ist zu gross. Die Topografie der Gemeinde Ennetbürgen verschärft die Situation zusätzlich.

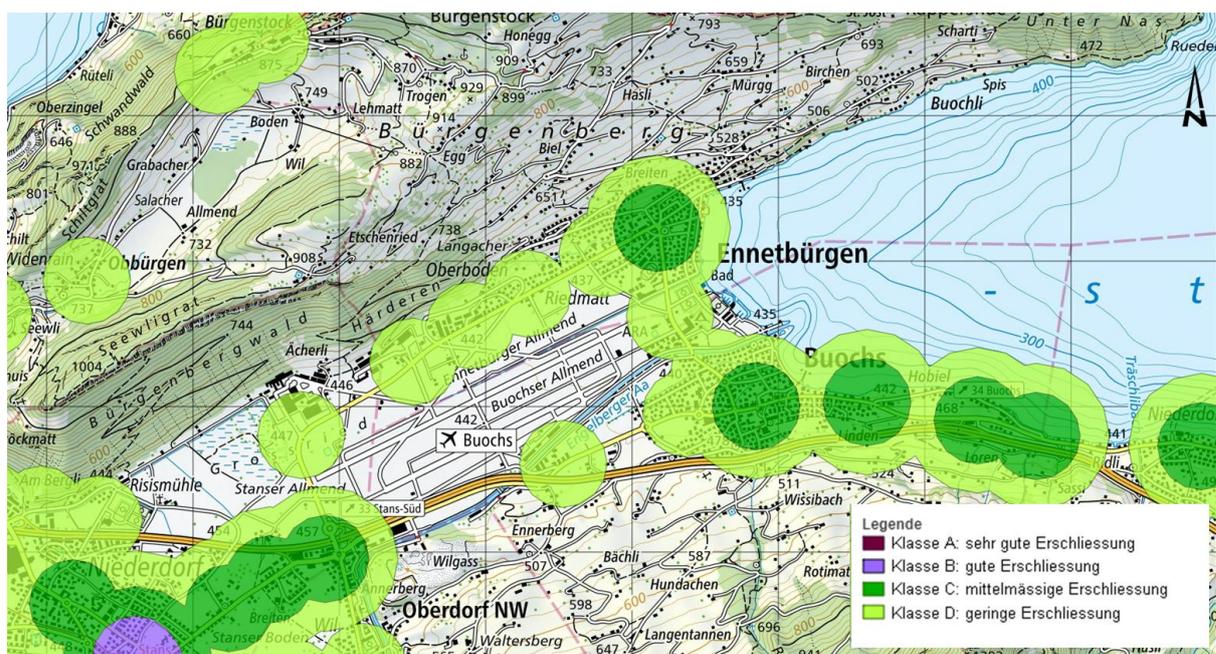


Abbildung 10: ÖV-Güteklasse ARE (Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff, 25.01.2023)



5.4.2 Schulbus

Die Gemeinde Ennetbürgen hat für die Schulkinder in Richtung Bürgenstock einen Schulbus.

5.4.3 Defizite öffentlicher Verkehr

- Erschliessung Quartiere in Hanglage Richtung Bürgenstock
- Taktfrequenzen
- Direkter Anschluss Richtung Stans ist nicht gesichert. Bestehende Buslinien sollen weiterhin via Ennetbürgen verkehren.
- Schulbus darf nicht als Ortsbus eingesetzt werden. Da nicht BehiG gerecht.
- Nicht alle Bushaltestellen sind attraktiv. Teilweise fehlen gedeckte Warteräume und Veloabstellplätze. P+R Parkfelder gibt es lediglich im Seefeld.
- Die Bushaltestellen «Ennetbürgen Dorf» ist nicht hindernisfrei.
- Schiffsstation wird nur sehr selten bedient.
- Innerhalb der Gemeinde ist die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ungenügend. Beispielsweise gibt es keinen öffentlichen Verkehr zwischen den Quartieren in Hanglage und dem Seefeld.



5.5 Veloverkehr

5.5.1 Bestehendes Veloverkehrsnetz

Die Stanserstrasse (Kantonsstrasse) weist ab dem Allmending in Richtung Stans einen beidseitigen Velostreifen auf. Zusätzlich gibt es im Bereich des Flugfeldes Velowege. Ansonsten wird der Veloverkehr im Mischverkehr geführt. (siehe Beilage 6). Das Netz für den Veloverkehr ist nicht attraktiv. Eine sichere und schnelle Verbindung in Richtung Stans und Buochs fehlt.

5.5.2 Defizite Veloverkehr

- Ennetbürgen weist kaum eine Veloinfrastruktur auf.
- Es ist keine durchgehende Veloinfrastruktur entlang der Kantonsstrassen vorhanden.

5.6 Fussverkehr

5.6.1 Bestehendes Fussverkehrsnetz

Entlang der Hauptachsen besteht im Siedlungsgebiet praktisch durchgehend mindestens einseitig ein Trottoir (siehe Beilage 5). Ausnahme bildet ein Streckenabschnitt entlang der Bürgenstockstrasse. Die Aufenthaltsbereiche im Dorfkern von Ennetbürgen könnten jedoch stärker auf den Fussverkehr ausgelegt sein.

Die Fussgängerquerungen in der gesamten Gemeinde sind auf die Sicherheit zu überprüfen und zu optimieren.

5.6.2 Defizite Fussverkehr

- Die Fussgängerstreifen und Querungsstellen sind teilweise sehr gefährlich.
- Die Schulwege sind nicht eindeutig definiert (Schulwegplan). Die Sicherheit auf den Schulwegen ist nicht überall gewährleistet. Die AKP Verkehrsingenieure AG hat im Jahr 2013 die Hauptschulwege festgelegt sowie punktuelle verkehrliche Massnahmen vorgeschlagen, um die Schulwege sicherer zu gestalten. Von diesen Massnahmen wurden nur wenige umgesetzt (Tempo-30-Zone, Querung Bürgenstockstrasse Fussweg «alte Gasse» - Panoramastrasse).
- Entlang des Seeufers fehlt ein Fussweg (Steg).
- Fehlende Fusswegverbindung von Stationsstrasse bis zum Volg. Lediglich Fussgängerlängsstreifen entlang «Alte Gasse» vorhanden.
- Fehlende Fusswegverbindung Mittlere Oeltrotte bis Oberboden

Die Metron AG hat für die Gemeinde Ennetbürgen eine Schwachstellenanalyse Fussverkehr erstellt. Die dabei erhobenen Schwachstellen wurden bei der Massnahmenentwicklung berücksichtigt.



5.7 Gesamtverkehr

5.7.1 Kombinierte Mobilität

Mit dem Velo zum Bahnhof, mit dem Zug in die Stadt und dann mit dem Bus zum Arbeitsplatz – wer mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs ist, nutzt die kombinierte Mobilität. Die optimale Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuss- und Veloverkehr und dem Individualverkehr (Car Sharing, Taxi, etc.) erschliesst die Potenziale des gesamten Verkehrssystems. Dies vereinigt die Stärken der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsträger. Die Schaffung von guten Voraussetzungen für die kombinierte Mobilität ist ein wichtiges Element für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität insgesamt. Funktionierende Mobilitätsketten sind eine wesentliche Voraussetzung für die kombinierte Mobilität. Die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind dabei von zentraler Bedeutung.

Die Gemeinde Ennetbürgen weist kein Angebot im Bereich der kombinierten Mobilität auf. Die beiden Nextbike-Standorte (Restaurant Schlüssel, nidair Flugfeld) wurden aufgehoben und die Gemeinde Ennetbürgen verfügt über keine Mobility-Standorte. An den Bushaltestellen sind keine Parkmöglichkeiten für PWs oder Velos vorhanden. Somit ist in der Gemeinde Ennetbürgen kaum ein Angebot im Bereich kombinierte Mobilität vorhanden.

5.7.2 Mobilitätsmanagement / Sensibilisierung

In den Bereichen Mobilitätsmanagement und Sensibilisierung engagiert sich die Gemeinde Ennetbürgen nicht aktiv.

5.7.3 Defizite Gesamtverkehr

- Die Gemeinde Ennetbürgen verfügt kaum über ein Angebot im Bereich kombinierte Mobilität.
- Die Gemeinde Ennetbürgen weist kaum ein Sharing-Angebot auf.
- Keine aktive Sensibilisierung der Bevölkerung im Bereich Mobilitätsmanagement



6 MOBILITÄTSKONZEPT ENNETBÜRGEN

Basierend auf den Zielen wird das Mobilitätskonzept erarbeitet. Dabei werden alle Verkehrsträger betrachtet. Der motorisierte Individualverkehr ist durch geeignete Massnahmen zu entlasten.

Das Konzept wird in folgende sechs Handlungsfelder gegliedert:

1. R Raumplanung
2. MIV Motorisierter Individualverkehr
3. ÖV Öffentlicher Verkehr
4. V Veloverkehr
5. F Fussverkehr
6. G Gesamtverkehr

In diesen Handlungsfeldern werden Massnahmen vorgeschlagen. Diese sind im Massnahmenplan ersichtlich (Beilage 8).

6.1 Raumplanung

Der Strassenraum sowie das Geschwindigkeitsniveau werden auf die umliegenden Nutzungen abgestimmt. Dabei steht die Verkehrssicherheit sowie attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.

Ein optimierter und ergänzter Anschluss ans öffentliche Verkehrsnetz soll sowohl bei neuen Siedlungsentwicklungen wie auch in bestehenden, noch nicht angebundenen Siedlungsgebieten angestrebt und bereits frühzeitig in der Projektentwicklung berücksichtigt werden.

6.2 Motorisierter Individualverkehr

6.2.1 Übergeordnetes / untergeordnetes Netz

Die Strassen werden ins übergeordnete respektive ins untergeordnete Netz eingeteilt. Die Strassen des übergeordneten Netzes sollen den Durchgangsverkehr aufnehmen. Grundsätzlich gilt auf dem übergeordneten Netz im Siedlungsgebiet die Höchstgeschwindigkeit «50 generell». In dicht besiedelten Abschnitten mit besonderen örtlichen Gegebenheiten (Kernzone) soll die Höchstgeschwindigkeit reduziert werden. Dies kann mittels geeigneter Strassenraumgestaltung oder einer Tempo-30-Zone erfolgen. Ausserorts gilt grundsätzlich die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Von dieser kann abgewichen werden, wenn dadurch die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Alle anderen Strassen werden dem untergeordneten Netz zugeordnet. Diese Strassen haben einen untergeordneten Ausbaustandard und dienen dem Ziel- und Quellverkehr. Diese Strassen sind grossmehrheitlich Tempo-30-Zonen. Innerhalb des untergeordneten Netztes können auch Begegnungszonen realisiert werden.



6.2.2 Strassenfunktionen

Den Strassen werden in die Funktionen Durchleiten, Verbinden, Sammeln und Erschliessen zugeordnet. Gewisse Strassenabschnitte können auch mehrerer Funktionen aufweisen. Das Erscheinungsbild der Strassen soll ihrer Funktion entsprechen.

6.2.3 Parkfeldangebot

Die Berechnung der Anzahl Parkfelder für den MIV ist in der kantonalen Planungs- und Bauverordnung (PBV) geregelt. Die Gemeinde Ennetbürgen bringt sich aktiv ein, damit die VSS-Normen als Richtlinie gelten und gleichzeitig überholte (Minimal-)Anforderungen hinterfragt werden. Es sollen Anreize (Sharing-Angebote für Autos, Velos, Lastenvelos, etc.) geschaffen werden, die eine Reduktion der Parkfelder ermöglichen.

6.2.4 Parkfeldbewirtschaftung

Im ganzen Gemeindegebiet sollen die öffentlichen Parkfelder bewirtschaftet (monetär und / oder zeitlich) werden.

6.3 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr soll gefördert werden. Dazu ist ein attraktives Angebot notwendig. Es ist wichtig, dass das gesamte Siedlungsgebiet durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Dazu sind zusätzliche Bushaltestellen oder ein Ortsbus notwendig. Zusätzlich soll eine Taktverdichtung mit attraktiven Anschlüssen in Stans angestrebt werden.

Die Bushaltestellen sollen durch direkte, attraktive Fusswege erschlossen werden. An den Bushaltestellen werden Veloabstellplätze geprüft. Ein überdachter Warteraum bei den Bushaltestellen wird angestrebt.

Zusätzlich wird beim Neubau des Schulhauses in der Tiefgarage ein Park+Ride-Angebot geprüft.

6.4 Fuss- und Veloverkehr

Damit der Fuss- und Veloverkehr gezielt gefördert werden kann, muss ein attraktives Fuss- und Velowegnetz geschaffen werden. Ein attraktives Netz verbindet alle wichtigen Quell- und Zielpunkte mit den einzelnen Quartieren sowie den regionalen Anschlusspunkten. Diese Verbindungen müssen möglichst direkt sein. Dazu sind neben der bestehenden Infrastruktur neue Velo- und Fusswege nötig. Im übergeordneten Netz muss für diese beiden Verkehrsträger eine sichere Infrastruktur geschaffen werden. Bei verkehrsarmen Strassen im untergeordneten Netz können die Fussgänger und Velofahrer im Mischverkehr geführt werden.

Attraktive, optimalerweise überdachte Abstellflächen für Velos / Motos sind vor allem in Wohnzonen, aber auch bei Zielpunkten wie ÖV-Haltestellen und öffentlichen Gebäuden vermehrt zu fördern.



6.5 Gesamtverkehr

6.5.1 Sensibilisierung

Damit zukünftig der Modal-Split der Gemeinde Ennetbürgen verändert werden kann, sollen neben einem attraktiven Fuss-, Velo- und ÖV-Netz zusätzliche Angebote geschaffen werden.

Bei grösseren Überbauungen und Gestaltungsplangebieten soll mit einem Mobilitätskonzept aufgezeigt werden, wie der Fuss- und Veloverkehr und die Benutzung des öffentlichen Verkehrs gefördert wird.

Die Gemeinde fördert ein attraktives Sharing-Angebot sowie «Smart Mobility». Das Sharing-Angebot umfasst sowohl Carsharing aber auch Elektrovelos oder Cargo Velos. Unter «Smart Mobility» wird ein Angebot verstanden, welches vor allem eine energieeffiziente, komfortable und kostengünstige Mobilität ermöglicht.

6.5.2 Kombinierte Mobilität

Bei der Bushaltestelle Dorf soll ein Mobilitätshub realisiert werden. Dabei wird eine möglichst nahtlose Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel angestrebt.

Durch ein attraktives Angebot des kombinierten Verkehrs soll, wenn immer möglich, auf den Individualverkehr verzichtet werden.



7 MASSNAHMEN

Basierend auf der Mobilitätsstrategie, dem Mobilitätskonzept, den Handlungsfeldern und den Zielen der Gemeinde Ennetbürgen wurden als Grundlage für die Massnahmenentwicklung Handlungsanweisungen formuliert. In der Tabelle im Anhang 1 sind die Handlungsanweisungen der verschiedenen Handlungsfelder dargestellt. Zusätzlich ist ersichtlich welche Massnahmen diese Handlungsanweisung behandeln.

Die vorgesehenen Massnahmen sind in der folgenden Tabelle ersichtlich. Die Massnahmen werden den Handlungsfeldern zugeordnet und nummeriert.

R	Raumplanung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
V	Veloverkehr
F	Fussverkehr
G	Gesamtverkehr

In der folgenden Tabelle ist ersichtlich, welche Ziele die Massnahmen verfolgen (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln, vernetzen). Zusätzlich ist die Priorität, der Umsetzungshorizont, die Wirkung der Massnahme auf die Veränderung des Modal-Split sowie welches Instrument für die Umsetzung zuständig ist ersichtlich. Die Massnahmen sind zusätzlich im Massnahmenplan (Beilage 8) dargestellt. Die Beilagen 1 bis 7 zeigen den IST-Zustand.

Die Umsetzungshorizonte werden folgendermassen definiert:

Umsetzungshorizont	
Kurzfristig	bis 3 Jahre
Mittelfristig	bis 6 Jahre
Langfristig	länger als 6 Jahre

Tabelle 8: Umsetzungshorizonte



Massnahme			Ziele der Massnahme				Priorität	Umsetzungshorizont	Wirkung auf Modal-Split	Instrument Umsetzung
Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten	vernetzen			Keine Gering Mittel Hoch	
RAUMPLANUNG										
R.1	Mobilitätskonzepte	Bei Bebauungs- und Gestaltungsplänen sowie bei grösseren Bauvorhaben wird die Einreichung eines Mobilitätskonzeptes verlangt. Dadurch kann ein autoarmes Wohnen und Arbeiten ermöglicht werden.	x	x	x		1	Daueraufgabe	hoch	Entscheid GR
R.2	Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Kernzone (Bushaltestelle Dorf)	Die Integration von Siedlung und Verkehr steht im Vordergrund. Die Umgebungsgestaltung geht von Fassade zu Fassade. Verkehrstechnische Massnahmen stehen im Einklang mit der Bebauung und den Aufenthaltsräumen.			x		1	kurzfristig	hoch	BGK / Programm Agglomerationsverkehr
R.3	Buochserstrasse / Stanserstrasse (KH 4)	Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit und der Verkehrsverflüssigung für alle Verkehrsteilnehmenden.			x		1	kurzfristig	mittel	Gesamtkonzept Geschwindigkeiten / Programm Agglomerationsverkehr
R.4	Berechnung Abstellplätze (Art. 126 Planungs- und Baugesetz, §35 Planungs- und Bauverordnung (PBV))	Bei der Berechnung der Abstellplätze prüft der Gemeinderat eine Reduktion des Pflichtabstellplatzbedarfs. Die VSS-Norm soll als Richtlinie gelten. Bei neuen Bauprojekten soll die Parkierung, wenn möglich in den Untergrund (Ausnahme Kundenparkplätze).	x	x			1	kurzfristig	hoch	Planungs- und Baugesetz (PBG) / Planungs- und Bauverordnung (PBV)



Massnahme			Ziele der Massnahme		Priorität	Umsetzungshorizont	Wirkung auf Modal-Split	Instrument Umsetzung			
Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten	vernetzen	Keine Gering Mittel Hoch				
R.5	Anpassung der Strasseneinrichtung	Alle Strassen werden gemäss ihrer Funktion zweckmässig eingereicht.			x			2	mittelfristig	keine	Strassenreglement
R.6	Begegnungszonen	Prüfen ob Begegnungszonen möglich sind (z.B. beim Schulhaus).			x			1	mittelfristig	gering	Gesamtkonzept Geschwindigkeiten
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR											
MIV.1	Überarbeitung Parkplatzreglement	Im gesamten Gemeindegebiet wird die Parkplatzbewirtschaftung geregelt.	x	x				2	mittelfristig	gering	Parkplatzreglement
MIV.2	Überprüfung der Höchstgeschwindigkeiten	Überprüfung der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten.			x			1	kurzfristig	keine	Gesamtkonzept Geschwindigkeiten
MIV.3	Umleitung Dorfkern	Überprüfung einer temporär nutzbaren Umleitungsstrasse bei Ereignissen im Dorfkern entlang Aumühlestrasse.			x			3	langfristig	keine	BGK / Programm Agglomerationsverkehr / Richtplan Kt. Nidwalden
MIV.4	Beibehaltung Herdernstrasse	Stärkung der Herdernstrasse als Entlastungsstrasse. Die Herdernstrasse muss weiterhin öffentlich befahrbar sein.			x			2	Daueraufgabe	keine	Erschliessungsrichtplan / Strassenreglement



Massnahme			Ziele der Massnahme				Priorität	Umsetzungshorizont	Wirkung auf Modal-Split	Instrument Umsetzung	
Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten	vernetzen			Keine Gering Mittel Hoch		
ÖFFENTLICHER VERKEHR											
ÖV.1	ÖV-Angebot	Weiterentwicklung ÖV-Angebot in Zusammenarbeit mit Kanton Nidwalden und Passepartout.		x	x			1	Daueraufgabe	hoch	Gesuch bei AMO
ÖV.2	Erhalt Schiffsstation	Die Gemeinde setzt sich für den Erhalt der Schiffsstation und für ein dichteres Fahrplanangebot ein.		x	x			2	Daueraufgabe	gering	Gesuch bei Schiffahrtgesellschaft und AMO
ÖV.3	Hindernisfreie Bushaltestellen	Sanierung Bushaltestellen nach den kantonalen Vorgaben.			x			1	kurzfristig	gering	Konzept / Bauprojekt
ÖV.4	Veloabstellplätze bei Bushaltestellen	Bei den Bushaltestellen sind überdachte Veloabstellplätze zu prüfen und nach Möglichkeit zu erstellen.		x	x	x		2	langfristig	mittel	Erschliessungsrichtplan
ÖV.5	Park+Ride in der Nähe zu der Bushaltstelle Dorf	Parkmöglichkeiten in der Nähe Bushaltstelle Dorf prüfen und nach Möglichkeit realisieren.		x	x	x		1	kurzfristig	mittel	BGK / Programm Agglomerationsverkehr
ÖV.6	Komfort Bushaltestellen	Sitzgelegenheiten und Wetterschutz bei den Bushaltestellen prüfen und nach Möglichkeit realisieren.			x			2	Langfristig	gering	Erschliessungsrichtplan
ÖV.7	Ortsbus	Wiedereinführung des Ortsbusses. Inklusive Verlängerung bis Badi.		x	x			1	mittelfristig	hoch	Gesuch bei AMO



Massnahme			Ziele der Massnahme				Priorität	Umsetzungshorizont	Wirkung auf Modal-Split	Instrument Umsetzung
Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten	vernetzen			Keine Gering Mittel Hoch	
ÖV.8	Standort Bushaltestelle Dorf	Überprüfung Standort Bushaltestelle Dorf.			x		1	kurzfristig	gering	BGK / Programm Agglomerationsverkehr
VELOVERKEHR										
V.1	Veloinfrastruktur Kantonsstrasse	Durchgehende und sichere Veloinfrastruktur entlang der Kantonsstrassen realisieren.		x	x		1	mittelfristig	mittel	BGK / Programm Agglomerationsverkehr / Richtplan Kt. Nidwalden
V.2	Veloinfrastruktur Bürgenstockstrasse im Siedlungsgebiet	Überprüfung und Realisierung einer sicheren Veloinfrastruktur entlang der Bürgenstockstrasse im Bereich des Siedlungsgebietes.		x	x		2	mittelfristig	gering	Erschliessungsrichtplan / Hochwasserschutz



Massnahme			Ziele der Massnahme				Priorität	Umsetzungshorizont	Wirkung auf Modal-Split	Instrument Umsetzung
Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten	vernetzen			Keine Gering Mittel Hoch	
FUSSVERKEHR										
F.1	Fussgängerstreifen Stanserstrasse / Aumühlestrasse	Überprüfung und Sanierung der Sicherheitsdefizite Fussgängerstreifen Stanserstrasse auf Höhe Einmündung Aumühlestrasse.			x		1	kurzfristig	keine	RSI / Geschwindigkeitskonzept
F.2	Fussgängerstreifen Stanserstrasse / Allmendring	Überprüfung und Sanierung der Sicherheitsdefizite Fussgängerstreifen Stanserstrasse auf Höhe Einmündung Allmendring.			x		1	kurzfristig	keine	RSI / Geschwindigkeitskonzept
F.3	Fussgängerstreifen Stationsstrasse / Alte Gasse	Überprüfung und Sanierung der Sicherheitsdefizite Fussgängerstreifen Stationsstrasse auf Höhe Einmündung Alte Gasse.			x		1	kurzfristig	keine	RSI / Geschwindigkeitskonzept
F.4	Fussgängerstreifen Buochserstrasse Gemeindesaal	Überprüfung und Sanierung der Sicherheitsdefizite Fussgängerstreifen Buochserstrasse Höhe Gemeindesaal.			x		1	kurzfristig	keine	RSI / Geschwindigkeitskonzept
F.5	Überprüfung Fussgängerstreifen Gemeinde Ennetbürgen	Überprüfung und Sanierung der Sicherheitsdefizite aller Fussgängerstreifen in der Gemeinde Ennetbürgen.			x		1	kurzfristig	gering	RSI / Geschwindigkeitskonzept
F.6	Fussgängerführung Alte Gasse	Überprüfung und Verbesserung der Fussgängerführung entlang Alte Gasse.			x		1	kurzfristig	keine	Fusswegrichtplan
F.7	Realisierung Uferweg	Zwischen Seepätzli und Schlüsselbucht wird entlang des Sees eine Fussverbindung geprüft.			x		3	langfristig	keine	Fusswegrichtplan



Massnahme			Ziele der Massnahme				Priorität	Umsetzungshorizont	Wirkung auf Modal-Split	Instrument Umsetzung
Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten	vernetzen			Keine Gering Mittel Hoch	
F.8	Trottoir Bürgenstockstrasse im Siedlungsgebiet	Realisierung eines durchgehenden Trottoirs entlang der Bürgenstockstrasse im Bereich des Siedlungsgebietes.			x		2	kurzfristig	gering	Fusswegrichtplan / Hochwasserschutz
F.9	Fusswegverbindung Mittlere Oeltrotte - Oberboden	Neue Fusswegverbindung Oeltrotte bis Oberboden.			x		3	langfristig	gering	Fusswegrichtplan
F.10	Querungsstelle Stanserstrasse Bushaltestelle Herdern	Überprüfung und Realisierung einer Querungsstelle über die Stanserstrasse bei der Bushaltestelle Herdern.			x		2	mittelfristig	gering	Fusswegrichtplan
F.11	Querungsstellen Bürgenstockstrasse	Überprüfung und Realisierung von Querungsstellen über die Bürgenstockstrasse.			x		2	mittelfristig	gering	Fusswegrichtplan
GESAMTVERKEHR										
G.1	Mobilitätshub Kernzone	Mobilitätshub beim Dorfkern (Bushaltestelle Dorf) erstellen.		x	x	x	1	kurzfristig	hoch	BGK / Programm Agglomerationsverkehr
G.2	Mobilitätshubs Quartiere	Mobilitätshubs in den Quartieren erstellen.		x	x	x	2	langfristig	hoch	Entscheid GR
G.3	Informationskampagne und Sensibilisierung	Die Bevölkerung soll ihr Mobilitätsverhalten überdenken und nachhaltige, effiziente Mobilitätsformen nutzen.	x	x	x		2	Daueraufgabe	mittel	Entscheid GR
G.4	Erstellung Leitfaden Mobilität	Arbeitshilfe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten und als Unterstützung für das Mobilitätsmanagement in Unternehmen.	x	x	x		2	kurzfristig	hoch	Leitfaden Mobilitätskonzept



Massnahme			Ziele der Massnahme				Priorität	Umsetzungshorizont	Wirkung auf Modal-Split	Instrument Umsetzung
Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	vermeiden	verlagern	verträglich gestalten	vernetzen			Keine Gering Mittel Hoch	
G.5	Schulwege	Schulwegplan für sichere und zumutbare Schulwege erarbeiten (Fussverkehr, Veloverkehr, Schulbus).		x	x		1	kurzfristig	gering	Schulwegplanung
G.6	Elterntaxi	Die Kinder sollen möglichst zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule gelangen. Es soll ein sicherer Haltepunkt für Elterntaxis realisiert werden (Kiss and Ride).		x	x		1	kurzfristig	gering	Schulwegplanung
G.7	Förderung alternative Mobilitätsformen	Die Gemeinde prüft fortlaufend geeignete Massnahmen, welche den motorisierten Individualverkehr entlastet.		x	x		2	Daueraufgabe	mittel	Konzept / Entscheid GR
G.8	Vorbild Gemeinde	Die Gemeinde agiert als Vorbild für die Bevölkerung. Die Gemeinde als Arbeitgeberin fördert und ermöglicht ihren Mitarbeitenden einen nachhaltigen Arbeitsweg (Pendeln ohne MIV). Sie setzt sich aktiv für die Umsetzung des energiepolitischen Programms ein.		x			2	Daueraufgabe	mittel	Entscheid GR

Tabelle 9: Massnahmenübersicht GMK Ennetbürgen



8 MONITORING UND CONTROLLING

Die Massnahmen des Gesamtmobilitätskonzeptes sind periodisch, alle zwei Jahre, zu überprüfen.

Operatives Controlling

Mit einem periodischen operativen Controlling (kurze Wirkungsanalyse, überschaubare Vollzugskontrolle) informiert das Hoch- und Tiefbauamt den Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung. Die Massnahmen werden bei Bedarf angepasst und nachgeführt.

Strategisches Controlling

Anlässlich eines alle vier Jahre durchzuführenden strategischen Controllings werden die Validität und das Erreichen der verkehrspolitischen Ziele analysiert. Der Gemeinderat stellt die Koordination mit den Legislaturzielen sicher und beauftragt für das strategische Controlling die strategische Planungskommission oder eine andere vom Gemeinderat bestimmte Kommission / Arbeitsgruppe.



Anhang 1 Handlungsfelder / Handlungsanweisungen

Handlungsfelder / Handlungsanweisungen	Massnahmen
RAUMPLANUNG (R)	
Strassenraum, Geschwindigkeitsniveau und angrenzende Nutzungen sind aufeinander abgestimmt.	R.2 / R.3 / R.5 / R.6 / MIV.2
Die Verkehrssicherheit im Strassenraum ist erhöht.	R.2 / R.3 / R.6 / MIV.2
Für den Fuss- und Veloverkehr stehen entlang der Hauptachsen genügende und zweckmässige Flächen zur Verfügung.	R.2 / V.1
Die Trennwirkung der Hauptachsen ist vermindert.	R.2 / R.3 / MIV.2
Die Gestaltung des öffentlichen Raumes ist ansprechend und auf die Nutzung abgestimmt.	R.2 / R.3 / R.6 / MIV.2
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)	
Das MIV-Aufkommen soll reduziert werden	R.1 / R.4 / ÖV.1 / G.1 / G.2 / G.4 / G.6 / G.7
Das Verkehrsaufkommen ist siedlungsverträglich abzuwickeln und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Strassenraum soll verbessert werden.	R.2 / R.3 / R.6 / MIV.2 / MIV.3 / MIV.4
Die Verkehrssicherheit ist zu verbessern.	R.2 / R.6 / MIV.2
Bedarfsgerechte und zeitgemässe Lösungen für Parkierung.	R.1 / R.4 / MIV.1
Geschwindigkeiten sind auf den Strassenraum und die umliegenden Nutzungen angepasst.	R.2 / R.6 / MIV.2
ÖFFENTLICHER VERKEHR	
Gute Erschliessung des Siedlungsgebietes durch den öffentlichen Verkehr	ÖV.1 / ÖV.3 / ÖV.4 / ÖV.5 / ÖV.6 / ÖV.7 / ÖV.8
Attraktive Taktfrequenzen	ÖV.1 / ÖV.7
Der Gemeinderat setzt sich für den Erhalt der Schiffsstation ein.	ÖV.1 / ÖV.2



Handlungsfelder / Handlungsanweisungen	Massnahmen
VELOVERKEHR	
Veloverkehr verfügt über ein attraktives, flächendeckendes und direktes Netz zu den Schulen, den Sport- und Freizeitanlagen und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.	ÖV.4 / V.1 / V.2
Aufwertung der bestehenden Veloinfrastruktur (z.B. Elektroladestationen, Schliessfächer, etc.)	ÖV.4
Die Sicherheit des Veloverkehrs wird verbessert.	R.2 / R.6 / MIV.2 / V.1 / G.5
Es stehen genügend Abstellanlagen an nützlichen Standorten zur Verfügung.	ÖV.4
FUSSVERKEHR	
Fussverkehr verfügt über ein attraktives, flächendeckendes und direktes Netz zu den Schulen, den Sport- und Freizeitanlagen und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.	ÖV.3 / F.6 / F.7 / F.8 / F.9 / F.10 / F.11
Die Sicherheit des Fussverkehrs wird verbessert.	R.2 / R.6 / MIV.2 / F.1 / F.2 / F.3 / F.4 / F.5 / F.6 / F.8 / F.10 / F.11 / G.5
GESAMTVERKEHR	
Durch das Vernetzen von Mobilitätsangeboten und ein ergänzendes Angebot alternativer Mobilitätsformen werden ÖV und Langsamverkehr gestärkt und MIV entlastet.	R.4 / ÖV.3 / ÖV.4 / ÖV.5 / ÖV.6 / G.1 / G.2 / G.4 / G.7
Die Schulwegsicherheit wird verbessert.	R.6 / MIV.2 / F.1 / F.2 / F.3 / F.4 / F.5 / F.6 / F.8 / F.11 / G.5 / G.6
Die Verkehrsbelastung auf der Strasse wird gesenkt.	R.1 / R.4 / G.3 / G.4 / G.7
Die Gemeinde agiert als Vorbild für die Bevölkerung.	G.3 / G.7 / G.8
Die Bevölkerung kennt die verschiedenen Mobilitätsformen und weiss sie für die verschiedenen Verkehrszwecke adäquat zu nutzen.	G.3 / G.7
Der Gemeinderat engagiert sich bei Projekten der Region und des Kantons für eine gute Anbindung ÖV, des Fuss- und Veloverkehrs, des MIV und der kombinierten Mobilität (Sharing)	MIV.3 / ÖV.1 / ÖV.2 / V.1