grünliberale
KANTON NIDWALDEN

glp Nidwalden
Postfach 150
6371 Stans

www.nw.grunliberale.ch
nw@grunliberale.ch
glpnw
Grünliberale Partei Nidwalden
GLP Nidwalden

Amt für Mobilität
Buochserstrasse 1
Postfach 1241
6371 Stans

Stans, 16. Oktober 2021

Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept Nidwalden

Sehr geehrter Herr Regierungsrat,
sehr geehrte Frau von Samson

Am 23. August 2021 präsentierte das Amt für Mobilität das Gesamtverkehrskonzept Nidwalden (GVK). Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum GVK laden Sie Gemeinden, politische Parteien, Verbände, Unternehmen und die gesamte Bevölkerung des Kantons zur öffentlichen Stellungnahme ein. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns im Mitwirkungsprozess zum Gesamtverkehrskonzept Nidwalden äussern zu dürfen.

Einleitung

Die Idee eines GVKs für den Kanton Nidwalden basiert auf einem politischen Vorstoss von Landrat Remo Zberg, welcher durch Landrat und Regierungsrat unterstützt wird. Aus unserer grünliberalen Sicht ist die Mobilität ein wichtiger Pfeiler einer modernen Gesellschaft: Sie prägt unser Wirtschaften, unseren Alltag und unsere Freizeit und macht einen Teil unseres Freiheitsgefühls aus. Demgegenüber beansprucht Mobilität sehr viel Ressourcen, Energie und Fläche und beeinträchtigt unsere Lebensqualität durch Gefahren im Strassenraum, durch Lärm und Abgase. Aus diesem Grund begrüssen wir es, dass der Kanton Nidwalden mit dem GVK eine Grundlage für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrspolitik in unserem Kanton erarbeitet hat.

Die Grünliberale Partei Nidwalden hat das GVK des Kantons Nidwalden zusammen mit seinen Mitgliedern in einem ausführlichen internen Mitwirkungsprozess, insbesondere an einem Workshop am 20. September 2021, analysiert. Die Grünliberale Partei des Kantons

Nidwalden anerkennt, dass das vorliegende GVK zwar eine relativ umfassende Analyse der Situation im Kanton Nidwalden ist. Andererseits sind wir der Meinung, dass das jetzt vorliegende GVK ein teilweise etwas mutloser und risikoscheuer Versuch darstellt, wirklich angemessene Antworten für die künftige Mobilitäts- und Verkehrspolitik in Nidwalden zu finden. Aus unserer Sicht vereint das GVK zwar unterschiedlichste verkehrstechnische Massnahmen, es fehlt ihm aber an vielversprechenden und konsequenten Vorschlägen, wie ein zukünftiges und nachhaltiges Verkehrssystem in Nidwalden aussehen könnte.

Bevor wir auf die für den Mitwirkungsprozess gestellten Fragen eingehen, erlauben wir uns hier ein paar grundsätzliche Bemerkungen.

Generelle Bemerkungen

Das GVK überzeugt mit einer guten Ist-Analyse der Mobilität im Kanton Nidwalden. Die im Konzept verfolgte Zielsetzung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems ist äusserst erfreulich und ist aus unserer Sicht unterstützenswert. Auch die Beurteilung der Massnahmen entlang der drei Nachhaltigkeitsdimensionen (Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt) macht absolut Sinn. Erfreulicherweise entspricht auch die vorgeschlagene 4V-Strategie (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten und vernetzen) unserer grünliberalen Haltung, wie den zukünftigen Herausforderungen im Bereich der Mobilität begegnet werden sollte. Das GVK Nidwalden ist eine grosse Chance, die Mobilitäts- und Verkehrspolitik des Kantons Nidwalden neu und grundlegend auszurichten und bietet dazu eine umfassende Diskussionsgrundlage.

Obwohl das GVK als Ganzes mit seiner systematischen und strukturierten Herangehensweise überzeugt, erkennen wir in ihm einige Schwächen. Als grösstes Manko erachten wir, dass das GVK sich nicht aus einem einheitlichen und konsequenten Guss präsentiert. Blickt man zum Beispiel auf die Wirkungsbeschreibungen der einzelnen Massnahmen, vermissen wir dabei die Beurteilung dieser Massnahmen nach deren gesellschaftlichen und ökologischen Nachhaltigkeitszielsetzungen. Weiter reichen die Analysen nicht aus, wenn man beispielsweise deren Kosten oder auch deren Einfluss auf die CO_2 Bilanz beurteilen möchte. Auch vermissen wir die fehlende Vernetzung des GVK Nidwalden mit dem ebenfalls neu erarbeiteten Gesamtverkehrskonzept Obwalden oder der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Wir sind der Meinung, dass viele aktuelle lokale Herausforderungen in der Mobilität wie zum Beispiel der Tourismusverkehr von und nach Engelberg nur mit einer überregionalen Zusammenarbeit effektiv und effizient zu lösen sind.

Zudem erachten wir den aktuellen politischen Prozess als zu wenig zielführend. Aus unserer Sicht ist es nicht wünschenswert, wenn der politische Prozess ohne ausreichende Partizipation des Landrates und der Bevölkerung erfolgt. Durch die aktuell fehlende Partizipation erwarten wir in der Zukunft keinen politischen Konsens aller Akteure, was wiederum zu

unnötigen und inakzeptablen Verzögerungen bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen führt.

Zum Schluss möchten wir auf einige Risiken im Zusammenhang mit dem GVK hinweisen. Die glp erachtet die Realisierungshorizonte für die vorgeschlagenen Massnahmen zum Teil als zu langfristig. Wir empfehlen somit bei den Massnahmen in der konkreten Umsetzungsstrategie zeitnähere Realisierungshorizonte zu prüfen sowie Teilziele zu definieren und diese laufend durch ein umfassendes Monitoring auf deren Wirkung und Umsetzung zu überprüfen. Neben den zu langen Realisierungshorizonten erachten wir die fehlende Konkretisierung der Massnahmen als ein weiteres Risiko. Die Ziele der Massnahmen müssen aus unserer Sicht in einen klaren Umsetzungsplan überführt werden und ausreichend definiert werden. Aufgrund dieser beiden Risiken befürchten wir, dass nach der Verabschiedung des GVK durch den Regierungsrat Nidwalden das erarbeitete GVK zu einer reinen Pflichtübung verkommt, ohne wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Ausrichtung der Mobilität und Verkehrspolitik des Kanton Nidwaldens.

Fragebogen

1. **Ist der Bericht zum GVK Nidwalden aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?**

   Mehrheitlich Nein. Das GVK ist sehr umfassend und bietet eine solide Basis, um die aktuelle Situation im Kanton Nidwalden zu diskutieren und zukünftige Lösungen zu erarbeiten. Nichtsdestotrotz sind wir der Ansicht, dass das GVK für Bürger und Bürgerinnen zu umfangreich und detailliert gestaltet ist und eine entsprechende Synthese und zusammenhängende Gedankengänge fehlen. Ohne eine hilfreiche Synthese wie ein nachhaltiges Verkehrssystem in Nidwalden aussehen könnte, wird leider das Potenzial des GVKs nicht ausgenützt. Wir sind der Ansicht, dass es sehr anspruchsvoll ist, die Fülle von Informationen ohne fachliche Unterstützung zu analysieren und zu interpretieren. Aus diesem Grund hätten wir uns während der Mitwirkungsphase einen grösseren Einsatz des Amtes für Mobilität z.B. durch öffentliche Informationsveranstaltungen oder durch eine Sensibilisierungskampagne erwünscht. Mit dem aktuellen Mitwirkungsprozess erachten wir eine angemessene Mitwirkung der Bevölkerung als ungenügend und als zu anspruchsvoll.

2. **Teilen Sie die Analyse zu den Stärken und Schwächen sowie den Chancen und Risiken für den MIV, den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr?**

   Mehrheitlich Nein. Im Grundsatz erachten wir den gewählten Analysenansatz zwar als zielführend. Bei einzelnen Massnahmen vermissen wir hingegen unterschiedliche Szenarien und Simulationen und die Folgerungen, wie sich diese auf die Erreichung diverser Nachhaltigkeitsziele auswirken und den Verkehr ökonomisch und sozial gestalten. Zum Beispiel wie sich zukünftiges Bevölkerungswachstum oder Veränderung von

Pendlerströmen auf die Stärken und Schwächen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), den öffentlichen Verkehr (ÖV) oder den Fuss- und Veloverkehr auswirken. Aktuell erachten wir das GVK als zu einseitig ohne allfällige zukünftige Entwicklungen und Trends ausreichend abzubilden. Die übergeordneten Trends werden aus unserer Sicht stiefmütterlich beurteilt, weil diese einen erheblichen Einfluss auf die dargestellten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für den MIV, den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr haben dürften. Die glp wünscht sich, dass Trends wie die Elektromobilität oder ein intermodales Verkehrsverhalten in die Stärken und Schwächen der Analysen eingearbeitet werden und dass somit ein umfassenderes und konkreteres Bild für die zukünftige Verkehrspolitik erarbeitet wird.

3. Teilen Sie die Zielsetzungen und strategischen Stossrichtungen des GVK Nidwalden?

Mehrheitlich Ja. Wie bereits erwähnt stellen Fragen zur Mobilität eine grosse gesellschaftliche und politische Herausforderung für die nächsten Jahrzehnte dar. Die Zielsetzungen und der anschliessende Strategieteil fokussieren stark auf die individuelle Mobilität und den ÖV, was wir im Grundsatz begrüssen. Wir sind uns bewusst, dass auch in Zukunft der MIV in unserem Bergkanton eine wesentliche Rolle spielen wird. Aus unserer Sicht gibt der Strategieteil aber zu wenig strategische Antworten auf die Frage, wie der motorisierte Individualverkehr zukünftig in ein nachhaltiges Gesamtverkehrssystem eingebunden wird.

Wie bereits erwähnt, erachten wir die 4V-Strategie als sinnvoll. Sie entspricht dem Gedankengut der Grünliberalen Partei, wenn es darum geht, die zukünftigen Herausforderungen der Mobilität in unserem Kanton zu meistern. Wir werden bei Frage 4 ausführlich auf die einzelnen Handlungsfelder eingehen.

4. Handlungsfelder

a. Sind Sie mit den Handlungsfeldern der Stossrichtung «Vermeiden» einverstanden?

Mehrheitlich Ja. Die glp Nidwalden ist der Meinung, dass es in dieser Stossrichtung in erster Linie um die Vermeidung von MIV geht. Zudem würden wir vorschlagen, in dieser Stossrichtung von Substitution von MIV zu sprechen. Grundsätzlich sind wir mit der Stossrichtung der abgeleiteten Handlungsfelder einverstanden, aber wir vermissen eine allgemeine Diskussion, wie in Zukunft öffentlich zugängliche Parkplätze behandelt werden (z.B. über dynamische Preismodelle). Mit einer alleinigen Lockerung der Erstellungspflicht von Autoabstellplätzen bei Liegenschaften lässt sich das Ziel der Substituierung aus unserer Sicht nicht lösen. Das Handlungsfeld V2-7 ist somit der Stossrichtung «Vermeiden» zuzuordnen.

b. Sind Sie mit den Handlungsfeldern der Stossrichtung «Verlagern» einverstanden?

Teilweise. Aus unserer Sicht fokussiert das GVK stark auf die Steigerung der ÖV-Kapazität und schenkt neuen technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen und anderen Mobilitätsformen wie zum Beispiel der Elektromobilität zu wenig Beachtung. Ebenfalls ist für uns der konsequente Ausbau der Velo- und Fussweg prioritär und seit längerem überfällig. Wir fordern somit die umgehende Verabschiedung und Publikation des Fuss- und Veloverkehrskonzept Nidwalden.

Zudem fehlen aus unserer Sicht positive Anreize für die Verlagerung von MIV zum ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr. Es sollten vor allem endogene Anreize (wie zum Beispiel durch eine höhere steuerliche Entlastung von ÖV-Benutzenden) bevorzugt werden. Ein alleiniger teurer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist nicht zielführend, um den MIV nachhaltig und attraktiv auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr umzulagern.

c. Sind Sie mit den Handlungsfeldern der Stossrichtung «Verträglich gestalten» einverstanden?

Mehrheitlich Nein. Wie bereits erwähnt sind wir uns bewusst, dass auch zukünftig hauptsächlich der Modalsplit im Kanton Nidwalden durch den MIV dominiert wird. Aus diesem Grund fehlt uns bei den Handlungsfeldern der Stossrichtung «Verträglich gestalten», wie der MIV zusätzlich zum vorgeschlagenen Handlungsfeld V3-6 verträglich gestaltet werden kann. Insbesondere fehlen uns kurzfristige Übergangslösungen, um den MIV verträglicher zu gestalten. Aus unserer Sicht ist es hoch prioritär, dass der MIV durch den Ausbau von Wasserstoff-Tankstellen für Lastwagen und Spezialfahrzeuge sowie Elektroladestationen für verträglich gestaltet werden kann. Aus diesem Grund verlangen wir ein Konzept, wie dieses Ziel bis 2025 umgesetzt werden kann. In diesen Zusammenhang fordern wir die unverzügliche Umrüstung des öffentlichen Busverkehrs auf alternative Antriebe allenfalls in einem Testbetrieb.

Wir begrüssen zudem das Handlungsfeld, die Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich zu gestalten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Wir vermissen bei diesem Handlungsfeld hingegen, dass die Ortszentren bzw. Dorfzentren ebenfalls siedlungsverträglich zu gestalten sind, damit die Aufenthaltsqualität der Ortskerne merklich erhöht werden kann.

d. Sind Sie mit den Handlungsfeldern der Stossrichtung «Vernetzen» einverstanden?

Teilweise. Aus Sicht der glp Nidwalden wird der Möglichkeit der Digitalisierung in der Stossrichtung «Vernetzen» zu wenig Rechnung getragen. Wir sind der Meinung, dass für Nidwalden in der Möglichkeit der intermodalen Mobilität eine grosse Chance besteht, um die zukünftigen Herausforderungen zu bewältigen. Wir regen somit die Vernetzung aller

Verkehrsträger durch eine einheitliche und überregionale App-Lösung an, in welcher die öffentlichen und die Sharing-Angebote in Echtzeit angezeigt werden und direkt bezahlt werden können. Zudem sind wir der Meinung, dass wir durch eine einheitliche App-Lösung das Potenzial von Mitfahrgelegenheit nutzen könnten. Durch eine solche Lösung könnten die Belastung des MIV auf das Gesamtverkehrssystem wesentlich reduziert werden.

5. Fragen zu den Massnahmen insgesamt

a. Wie beurteilen Sie den Umfang des Massnahmenteils?

Zu gross. Zwar sind die meisten Massnahmen spannend, sie wären aber auch nur sehr aufwändig umzusetzen. Eine grössere Synthese des Massnahmenteils wäre sachdienlicher. Zum Beispiel durch die Priorisierung und Fokussierung der unbedingt notwendigen Massnahmen. Durch die Darstellung von 82 Massnahmen verliert der Massnahmenteil einen erheblichen Teil seiner Aussagekraft als Diskussionsgrundlage für eine nachhaltige Verkehrsstrategie.

b. Wie beurteilen Sie die Ausgewogenheit des Massnahmenteils?

Schlecht. Bei der Wirkungsbeschreibung der einzelnen Massnahmen geht es im vorliegenden GVK gemäss unserer Ansicht primär um wirtschaftliche Aspekte, sie vernachlässigt aber die gesellschaftlichen Auswirkungen sowie umwelttechnische Folgen.

c. Wie beurteilen Sie den Detaillierungsgrad der Massnahmenbeschreibung?

Zu wenig detailliert. Durch die Vielzahl von Massnahmen sind die Massnahmenbeschreibung aus unserer Sicht zu wenig detailliert und konkret. So werden die Wirkungen qualitativ abgeschätzt, aber nicht quantifiziert (z.B. Kosten der einzelnen Massnahmen oder den Einfluss auf die CO_2 Bilanz). Dadurch sind die verschiedenen Auswirkungen nur schwer vergleichbar. Im Weiteren kann auch nicht abgeschätzt werden, ob die vorgeschlagenen Massnahmen den in der Analyse festgehaltenen Zukunftsanforderungen (z.B. erhöhtes Pendleraufkommen) gerecht werden können.

6. Fragen zu einzelnen Massnahmenbereichen

a. Sind Sie mit den Massnahmen zur Raumplanung einverstanden?

Mehrheitlich Ja. Bei der Massnahme R.1 schlagen wir vor, zusätzlich in der Planungs- und Bauverordnung eine Pflicht für die Errichtung von Ladestationen oder alternative finanzielle Anreize für die Errichtung von Ladestationen über das Gebäudeprogramm des Kanton Nidwaldens zu prüfen.

b. Sind Sie mit den Massnahmen zum Gesamtverkehr einverstanden?

Mehrheitlich Nein. In der nachfolgenden Tabelle werden wir nur auf einzelne Massnahmen eingehen, bei denen wir uns Ergänzungen erwünschen:

Massnahme	**Antrag glp Nidwalden**
GV-1.6 Mobilitätskonzepte für Private	Die Mobilitätskonzepte für Private sollen auch die Förderung von Fahrgemeinschaften beinhalten. Eine Idee wäre zum Beispiel die Förderung von Fahrgemeinschaften durch Gratis- Parkplätze.
GV-2.1 Flächendeckendes Carsharing Angebot	Die Eröffnung neuer Carsharing-Standorte sollte nur mit Elektrofahrzeugen ermöglicht werden. Zudem ist das Carsharing durch finanzielle Anreize bei Anbietern und Benützern zusätzlich zu fördern.
GV-2.2 Flächendeckendes Bikesharing und E-Bikesharing Angebote	Das Angebot soll allenfalls zusätzlich E-Scooter beinhalten. Zudem ist auch das Sharing von Bikes und Scooters möglichst kostengünstig beziehungsweise gratis anzubieten.
GV-3 Auf- und Ausbau von Verkehrsdrehscheiben	Zusätzlich sollte eine lokale Drehscheibe mit Basisangebot im Raum Postillon zwischen Buochs und Beckenried geprüft werden. Diese Drehscheibe könnte allenfalls an die Tellbus-Verbindung angeschlossen werden und so die bessere Anbindung der Seegemeinden Richtung Luzern und Altdorf sicherstellen und das Zentrum Stans entlasten.
GV-4.2 Nachhaltige Abwicklung des Tourismusverkehrs im Engelbergertal	Im Hinblick auf die nachhaltige Abwicklung des Tourismusverkehrs nach Engelberg soll ein Terminal im Raum Bitzi geprüft werden (analog Matterhorn Terminal in Täsch). Mit dieser Lösung könnte auch vorhandene Infrastruktur wie das EKZ Länderpark für die Bewältigung des Tourismusverkehrs nach Engelberg genützt werden.

GV-6.3 Förderung energiesparender Fahrzeuge bei Privaten	Wir fordern, für elektrische Motorräder und elektrisch betriebene Autos die Verkehrssteuern zu reduzieren - zusätzlich zu den jetzt verankerten 36 Monaten.
GV-6.4 Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge bei öffentlichen Einrichtungen	Die Kapazität von Lademöglichkeiten sollte insbesondere in Nähe von Mietsiedlungen/Quartieren mit geringen privaten Parkmöglichkeiten priorisiert durch den Kanton und die Gemeinden angeboten werden. Zudem sollte die Priorität von niedrig auf hoch geändert werden.
GV-6.5 Errichtung einer Wasserstofftankstelle	Wir fordern die Realisierung einer Wasserstofftankstelle bis 2025. Zudem sollte die Priorität von niedrig auf hoch geändert werden.
GV-6.6 Infrastruktur für Digitalisierung und autonomes Fahren	Die Priorität sollte von mittel auf hoch geändert werden.
GV-7.1 Verzicht auf Entflechtung Schiene – Strasse in Stans	Wir sind uns bewusst, dass auf die Entflechtung von Schiene und Strasse in Stans aufgrund des ungenügenden Kosten-Nutzen Verhältnisses verzichtet wurde. Wir sind aber der Meinung, dass ein Nichtstun in diesem wichtigen Punkt auch keine Lösung sein kann. Beim angestrebten Ausbau des öffentlichen Verkehrs nach Stans würde die Durchfahrt in Stans dauerhaft erschwert, wenn nicht verunmöglicht. Aus unserer Sicht benötigt die Problematik in Stans eine Diskussion ohne Scheuklappen zwischen allen Beteiligten an einem runden Tisch.

c. Sind Sie mit den Massnahmen zum ÖV einverstanden?

Teilweise. In der nachfolgenden Tabelle werden wir nur auf einzelnen Massnahmen eingehen, bei denen wir uns Ergänzungen erwünschen:

Massnahme	**Antrag glp Nidwalden**
ÖV-1.1 Sicherstellen optimaler Transportketten	Alle Gemeinden im Kanton Nidwalden sollten gut mit dem Fernverkehr der SBB in Luzern vernetzt werden. Im heutigen Angebotskonzept liegen erhebliche Anschlussbrüche an den Fernverkehr der SBB vor (z.B. aus Stansstad).
ÖV-3.4 Erhöhung der ÖV-Kapazität zu den touristischen Spitzen	Siehe unseren Antrag oben zu GV-4.2.
ÖV-4.2 Ausbau der Busverbindung Stans-Altdorf und ÖV-6.3 Bahnerschliessung Richtung Beckenried-Altdorf	Wir begrüssen die geplante Taktverdichtung der Busverbindung Stans-Altdorf im Herbst 2021. Nichtsdestotrotz sind wir der Meinung, dass 8 Verbindungen nicht ausreichen, um das Potenzial dieser Linie zu nutzen und fordern einen konsequenten Stundentakt. Zudem ist der Fahrplan nach Altdorf zu optimieren, damit in Altdorf auch die Anschlüsse nach Zürich gewährleistet sind. Zudem fordern wir den Regierungsrat auf, sich für den Ausbau der Anschlüsse in Altdorf nach Zürich und Milano zu einem konsequenten Stundentakt einzusetzen.
ÖV-6.1 Doppelspurausbau Hergiswil-Hergiswil Matt und ÖV-6.2 S-Bahn-Haltestelle Bitzi	Wir erachten den Doppelspurausbau Hergiswil-Hergiswil Matt und ebenfalls die Haltestelle Bitzi als prioritär für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Nidwalden. Aufgrund der Unsicherheit der Finanzierung durch den AS 2040/45 fordern wir den Regierungsrat auf, zu

	prüfen, ob die beiden Projekte durch den Kanton Nidwalden vorfinanziert werden können (analog Durchmesserlinie Zürich oder den Tiefbahnhof Luzern) und somit ein eindeutiges Zeichen über die Wichtigkeit dieser Projekte ausgesendet wird.

d. Sind Sie mit den Massnahmen zum MIV einverstanden?

Mehrheitlich Ja. In der nachfolgenden Tabelle werden wir nur auf einzelnen Massnahmen eingehen, bei denen wir uns Ergänzungen erwünschen:

Massnahme	**Antrag glp Nidwalden**
MIV-1.1 bis MIV1.12 Ortsdurchfahren	In den Dorfkernen sind Tempo 30 und flankierende Massnahmen zu prüfen, damit die Qualität der Ortskerne erhöht werden.
MIV-2.6 A2 Autobahnüberdeckung Stans	Die Überdeckung der Autobahn bei Stans wäre aus unserer Sicht allenfalls eine sinnvolle Möglichkeit, um die Verkehrssituation in Stans zu lösen (siehe GV 7-1). Zu prüfen ist, ob die Überdeckung für den Ausbau der Bahninfrastruktur Richtung Beckenried-Altdorf (ÖV 6.3) genutzt werden könnte.

e. Sind Sie mit den Massnahmen zum Fussverkehr einverstanden?

Teilweise. Wir fordern, dass das erarbeitete Fuss- und Veloverkehrskonzept Nidwalden unverzüglich durch den Regierungsrat des Kantons Nidwalden verabschiedet wird. Zudem fordern wir bei allen Massnahmen im Fussverkehr die Umsetzungsschritte zu beschleunigen, damit alle Planungen im Jahr 2022 abgeschlossen werden können. Indes sollte auf die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs geachtet werden.

f. Sind Sie mit den Massnahmen zum Veloverkehr einverstanden?

Teilweise. Wir fordern, dass das erarbeitete Fuss- und Veloverkehrskonzept Nidwalden unverzüglich durch den Regierungsrat des Kantons Nidwalden verabschiedet wird.

Zudem fordern wir bei allen Massnahmen im Veloverkehr die Umsetzungsschritte zu beschleunigen, damit alle Planungen im Jahr 2022 abgeschlossen werden können. Indes sollte auf die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs geachtet werden.

7. **Gibt es Themen (z.B. Handlungsfelder oder Massnahmen), die aus Ihrer Sicht im GVK Nidwalden noch fehlen?**

   Aus Sicht der glp Nidwalden fehlt die Verknüpfung des GVK Nidwalden mit anderen relevanten Aspekten wie der bestehenden ÖV-Strategie oder zu den Pariser Klimazielen beziehungsweise der Energiestrategie 2050. Mit dieser Verknüpfung konnte das GVK Nidwalden seine führende Funktion als zentrales Element für die zukünftige Entwicklung des Kantons Nidwalden besser entfalten.

Schlussfolgerungen

Zusammenfassend kommen wir zum Schluss, dass das GVK Nidwalden zwar eine umfassende Darstellung der Mobilitäts- und Verkehrssituation in Nidwalden mit einer grossen Fleissarbeit in Bezug auf die Massnahmen ist. Leider ist es definitiv nicht der notwendige grosse Wurf, um die Mobilitäts- und Verkehrspolitik in Nidwalden nachhaltig zu gestalten.

Im Konkreten fordern wir den Regierungsrat auf, die bestehenden Herausforderungen anzunehmen und die notwendigen Massnahmen zu ergreifen. Wir fordern die Regierung auf, im Anschluss an die Verabschiedung des Gesamtverkehrskonzeptes die vorgeschlagenen Massnahmen zu priorisieren und in einen konkreten Umsetzungsplan zu verwandeln. Die Grünliberale Partei Nidwalden wird sich im Laufe des Jahres 2022 mit der konkreten Umsetzung der Massnahmen im GVK Nidwalden beschäftigen.

Wir danken Ihnen für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Mitwirkung. Wir bitten Sie, den Empfang unserer Mitwirkung per E-Mail an nw@grunliberale.ch zu bestätigen. An dieser Stelle möchten wir dem Amt für Mobilität insbesondere Frau von Samson ganz herzlich für die gute Zusammenarbeit und Ihre Präsentation an unserem Workshop danken. Bei Fragen steht Ihnen Herr Matthias Christen (matthias.christen@grunliberale.ch) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Denise Weger
Co-Präsidentin

Matthias Christen,
Co-Präsident