



Stans, 28. Juni 2022
Nr. 384

Baudirektion. Amt für Mobilität. Fuss- und Veloweg KH2 Oberdorf – Büren, generelles Projekt.
Genehmigung des Projektes. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

Am 12. Februar 2020 reichten Landrat Armin Odermatt, Büren, sowie Mitunterzeichnende ein Postulat betreffend Linienführung des Radweges von Wil, Oberdorf, nach Dallenwil ein.

Der Landrat hat an seiner Sitzung vom 23. September 2020 dieses Postulat gutgeheissen und die Abklärungen des Regierungsrats zur Kenntnis genommen. Zudem wurde der Auftrag zur Ausarbeitung eines Generellen Projekts (Motion) eines Fuss- und Veloweges zwischen dem Ortsausgang Oberdorf (Wil) und Büren (Kreisel) gemäss Antrag des Regierungsrats gutgeheissen und das Postulat als erledigt abgeschrieben.

Die Abklärungen des Regierungsrats und dessen Antrag sind im Regierungsratsbeschluss Nr. 340 vom 23. Juni 2020 abgebildet und sind integrierter Bestandteil des vorliegenden Generellen Projekts. Darin ist festgehalten, dass die Bestvariante «Radweg mit Grünstreifen» als generelles Projekt für den Ausbau einer gesetzeskonformen, attraktiven, sicheren und direkten Fuss- und Veloverkehrsanlage auszuarbeiten ist.

Die wichtigsten planerischen Vorgaben dabei sind:

- Einseitige durchgehende Linienführung entlang der KH2 zwischen dem Ortsausgang Wil in Oberdorf und dem Kreisel an der Verzweigung nach Büren.
- Minimierung des Landverbrauchs durch Festlegung der Breite des Fuss- und Veloweges auf 2.50 Meter.
- Als Trennung vom Verkehr auf der Kantonsstrasse ist ein reduzierter Grünstreifen von einem halben Meter vorzusehen.

Diese Variante entlang der Kantonsstrasse KH2 zwischen Oberdorf und Büren entspricht auch den Vorgaben des kantonalen Radwegkonzepts (aus dem Jahr 2008) und ist auch Bestandteil des kantonalen Richtplans (welcher am 25. September 2019 vom Landrat erlassen worden ist, vgl. V4-3 Langsamverkehr). Dies ist insofern von besonderer Bedeutung, da es sich bei diesem Abschnitt um eine wesentliche Lücke im kantonalen Velowegnetz handelt. Während zwischen Dallenwil und Stans eine durchgehende Veloroute erstellt werden konnte, fehlt eine wintersichere und rasche Verbindung zwischen dem Engelbergertal und den Seegemeinden.

Der Landrat entscheidet auf Antrag des Regierungsrates über die allgemeine Linienführung sowie den Regelquerschnitt von neu zu erstellenden oder auszubauenden Kantonsstrassen und Radwegen (Art. 22e Abs. 1 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 622.1). Nicht Bestandteil des Generellen Projekts sind namentlich Markierungen, Ausgestaltung einzelner Bauelemente (beispielsweise Randsteine) sowie gestalterische Elemente wie Baumbepflanzungen.

Entsprechend hat die Baudirektion durch das Amt für Mobilität das Generelle Projekt (Vorprojekt) ausgearbeitet und kantonsintern vernehmlassat. Es wurde gemäss Art. 22c StrG zwischen dem 9. Juni 2021 und dem 9. Juli 2021 öffentlich aufgelegt.

Betroffene Grundeigentümer und interessierte Kreise konnten innerhalb dieser Frist Einwendungen, Anregungen und Vorschläge einreichen. Diese wurden durch die Baudirektion entgegengenommen und wo möglich eine Einigung angestrebt. Nicht erledigte Einwendungen werden dem Landrat zum Entscheid unterbreitet (Art. 22e Abs. 2 StrG).

Die Finanzierung des Projekts resp. der Teilprojekte ist ebenfalls dem Landrat zum Beschluss vorzulegen (vgl. Art. 41 Ziff. 2 StrG).

2 Erwägungen

Der Perimeter umfasst den Ausbau des Fuss- und Veloweges zwischen den bereits umgesetzten Projekten «Kreisel Wil bis Hostettli, Strassenraumgestaltung» und «Kreisel Büren». Der Ausbau aller betroffenen Knoten und Ein-/Ausfahrtsbereiche innerhalb des Projektperimeters sind ebenfalls Bestandteil des vorliegenden Vorprojekts.

Die Länge dieses Projektperimeters umfasst rund 1'750 m.

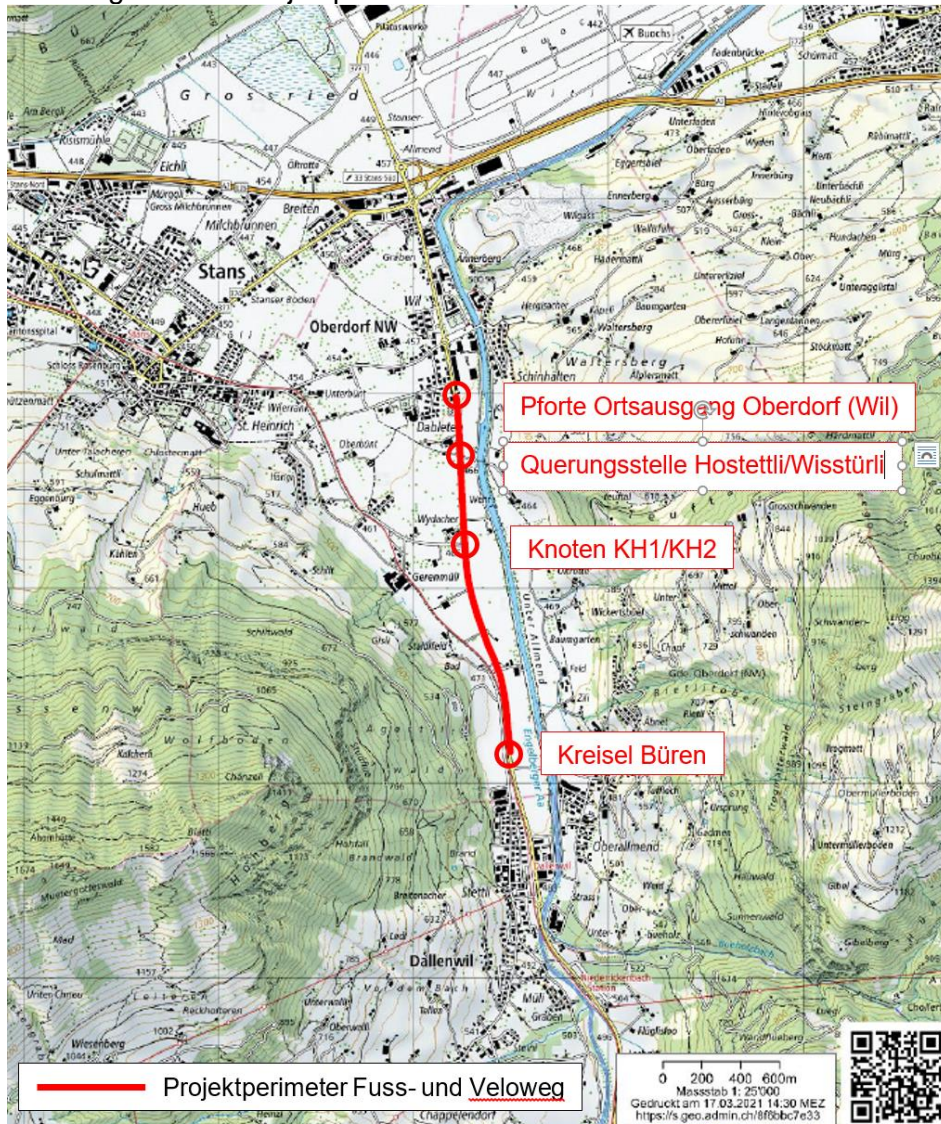


Abbildung 1: Projektperimeter Fuss- und Veloweg Oberdorf - Büren

Das generelle Projekt wurde zwecks besserer Übersichtlichkeit in drei Teile gegliedert:

- Fuss- und Veloweg an sich
- Korrekturen im Strassenraum
- Sanierung der Entwässerung

2.1 Fuss- und Veloweg Oberdorf, Wil – Kreisel Büren

2.1.1 Lichtraumprofil

Der notwendige Querschnitt richtet sich nach der Norm VSS 40 201:2019 (geometrisches Normalprofil) und dem kantonalen Merkblatt «Veloverkehr – Projektierungsgrundsätze» vom 1. Januar 2019. Dementsprechend ist vorgesehen, den neuen Fuss- und Veloweg auf den Normquerschnitt von 2.50 m (befestigte Flächen) auszubauen. Diese Fahrbahnbreite entspricht auch den Projektierungsgrundsätzen des vom Landrat bewilligten Radwegkonzepts von 2008.

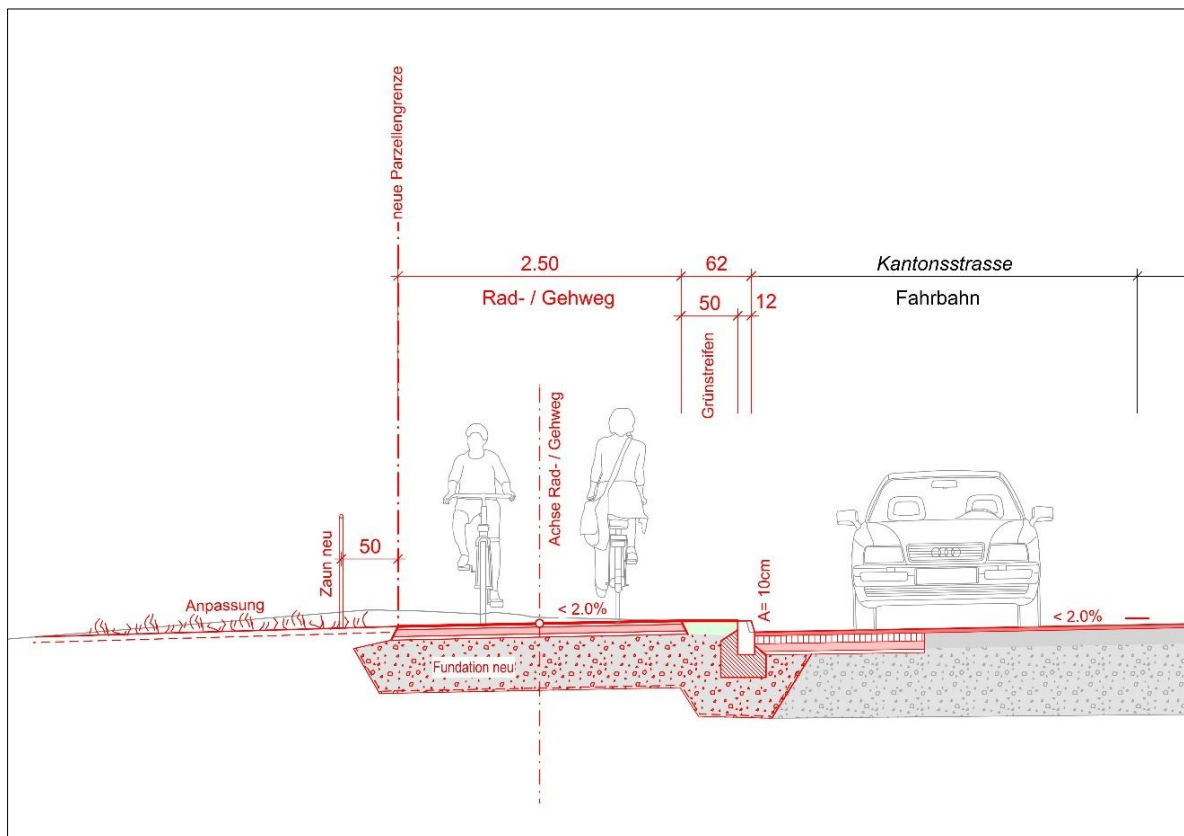


Abbildung 2: Normalprofil

2.1.2 Wegbeschaffenheit / Belagsaufbau

Wegen des Wegunterhalts und der allwettertauglichen Benutzung des Fuss- und Veloweges wird dieser mit einem bituminösen Belag versehen.

2.1.3 Signalisation und Markierungen

Der Weg wird als Fuss- und Veloweg benutzt. Die Durchfahrt mit Motorfahrzeugen (inkl. Motorräder) ist, ausser für Unterhaltungszwecke, nicht gestattet. Die definitive Festlegung der Signalisation und Markierung ist nicht Bestandteil des generellen Projekts und erfolgt in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei im Rahmen des Bauprojekts.

2.1.4 Baugrund

Für das vorliegende Projekt wurden keine spezifischen Baugrundsondierungen durchgeführt. Die Baugrundverhältnisse können aufgrund der allgemein bekannten geologischen Verhältnisse als ausreichend tragfähig beurteilt werden.

2.1.5 Naturgefahren

Das Vorhaben befindet sich in einer Gefahrenzone 2, bedingt durch Prozess Wildbach und Prozess Engelbergeraas mit einer Restgefährdung. Im Rahmen des Bauprojekts wird durch einen Fachplaner ein entsprechender Nachweis Naturgefahren erstellt, dass das Vorhaben keinen massgeblichen Einfluss auf die Gefahrenprozesse hat bzw. dass keine signifikant höhere Gefährdung der umliegenden Bauten und der Umwelt provoziert wird.

2.1.6 Road Safety Audit (RSA)

Für die Vorstudie wurde ein Road Safety Audit (RSA) von der AKP Verkehrstechnische AG durchgeführt. Die Gesamtbeurteilung bringt aus verkehrstechnischer Sicht viele Sicherheitsgewinne. Im Rahmen der Sicherheitsbeurteilung wurden Anpassungen ins generelle Projekt integriert.

2.1.7 Entwässerung Fuss- und Veloweg

Die Entwässerung des Fuss- und Veloweges an sich erfolgt über ein einseitiges Quergefälle von 2.00 % auf das Wies- und Weideland. Da das Wasser des Weges an sich als unbelastet gilt, ist dieses Vorgehen unproblematisch. Betreffend Entwässerung der Kantonsstrasse wird an dieser Stelle auf Absatz 2.3 verwiesen.

2.1.8 Fuss- und Velowegüberfahrten

Um die Sicherheit der Velofahrer und Fussgänger zu erhöhen, sind bei allen untergeordneten Zufahrten und Erschliessungen Fuss- und Velowegüberfahrten vorgesehen, die sich an Trottoirüberfahrten im Innerortsbereich orientieren. Der Fuss- und Veloweg wird dabei auf seinem Niveau belassen. Die Überfahrt erfolgt mit einem Höhenversatz (Anrampung). Fussgänger und Velofahrer haben auf der Überfahrt Vortritt gegenüber dem Verkehr, der den Weg überquert.

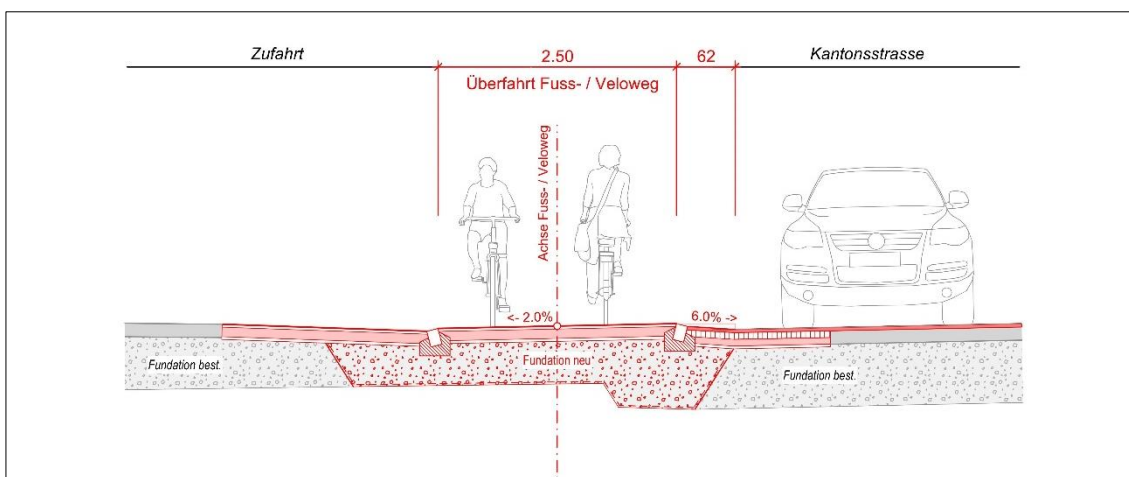


Abbildung 3: Normalprofil bei Überfahrten

2.1.9 Landwirtschaftliche Ein- und Ausfahrten

Auf der projektierten Strecke befinden sich mehrere landwirtschaftliche Ein- und Ausfahrten, welche für die Bewirtschaftung benützt werden. Diese sehr hohe Anzahl an Zufahrten führt zu potentiellen Sicherheitsdefiziten.

Folgende Faktoren können zu einem erhöhten Sicherheitsrisiko führen:

- Standzeiten auf dem Fuss- und Veloweg aufgrund erhöhtem Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse.
- Falsche Abschätzungen des Veloverkehrs. E-Bikes können eine erhöhte Geschwindigkeit aufweisen, die durch den Verkehr schwierig abzuschätzen ist.
- Verschmutzung des Weges kann ein Gefahrenpotenzial darstellen.

Die Ein- und Ausfahrten werden im Rahmen des Bauprojektes detailliert untersucht. Aus Sicherheitsgründen ist eine Reduzierung anzustreben.

2.1.10 Verbreiterung Unterführung Allmend - Im Feld

Aufgrund des geplanten Fuss- und Veloweges muss die Konsole bei der Unterführung Allmend - Im Feld angepasst werden. Der neue Abschluss wird in Beton erstellt. Für die Sicherheit des motorisierten Individualverkehrs ist wie bestehend ein Fahrzeugrückhaltesystem vorgesehen.

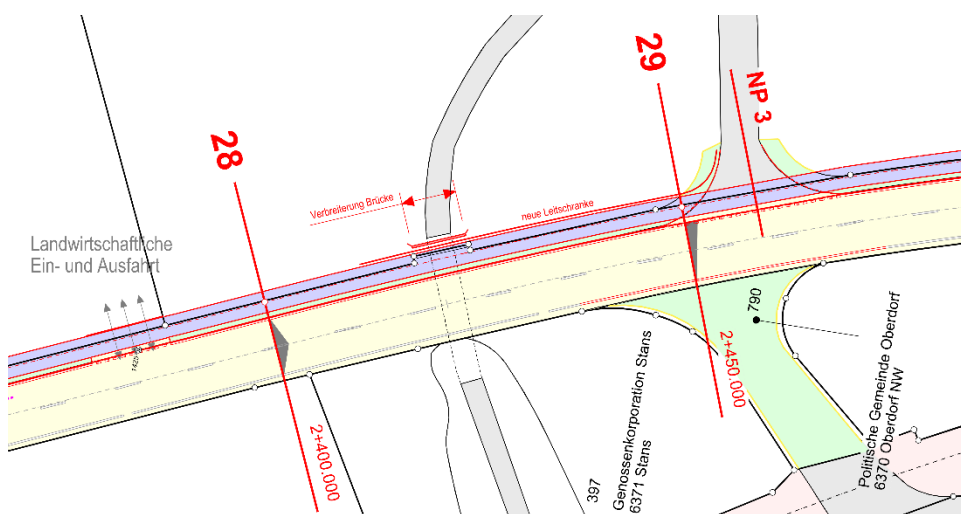


Abbildung 4: Verbreiterung Unterführung Allmend - Im Feld

2.1.11 Übergang Kreisel Büren

Die Anbindung an den Kreisel Büren erfolgt an den neu erstellten Fuss- und Veloweg. Der Grünstreifen endet beim Regenklärbecken (RKB) Dallenwil. Im Bereich des Kreisels ist kein Grünstreifen vorhanden und geplant.

Der Fuss- und Veloweg (grau dargestellt), welcher heute eine Breite von 2.00 m zuzüglich einem Sicherheitsstreifen von 0.50 m aufweist, soll auf die normative Breite von 2.50 m zuzüglich des Trennstreifens von 0.50 m ausgebaut werden. Hier sei auf das Projekt 'KH2/KV9, Oberdorf, Knoten Büren, Ausführungsprojekt' hingewiesen. Im Regierungsratsbeschluss Nr. 738 vom 13. November 2018 zur Genehmigung des Ausführungsprojekts wurde entschieden, dass die Breite des Fuss- und Velowegs beim Kreisel Büren von 3.00 m (=2.50 m zuzüglich 0.50 m Sicherheitsstreifen) auf 2.50 m (=2.00 m zuzüglich 0.50 m Sicherheitsstreifen) reduziert wird, weil der Veloweg Knoten Büren bis Wil noch nicht gebaut ist. Mit dem vorliegenden Projekt ist dies anzupassen, damit mit dieser "marginalen" Anpassung ein durchgehender Regelquerschnitt sichergestellt wird. Die Schaffung einer "künstlichen Lücke zwischen dem Kreisel Büren und dem Veloweg sollte jedenfalls vermieden werden.

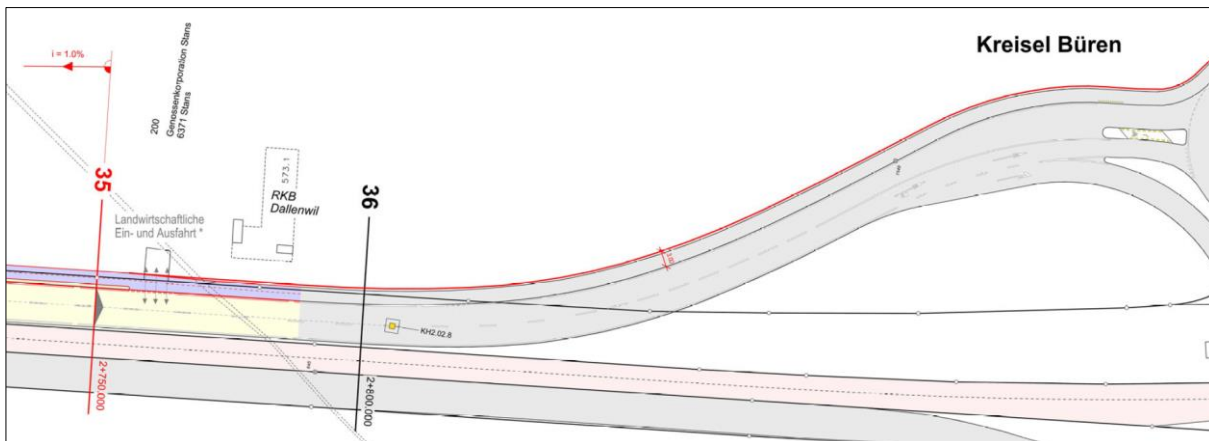


Abbildung 5: Übergang zu bestehendem Kreisel Büren

2.1.12 Knoten Schiessstand

Bei der Erschliessung des Schiessstands stellte sich die Frage, ob diese in Bezug auf das Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse, die Anzahl einmündenden und abbiegenden Fahrzeuge dem Ausbaustandard des Knotens den Normen entspricht. Aufgrund der Anzahl erschlossener Parkfelder ist eine Verbreiterung der Zufahrtsstrasse im Knotenbereich vorgesehen.

Die Zufahrtsstrasse zum Schiessstand wird von 3.00 m auf 5.50 m verbreitert. Die Einlenkradien werden gemäss VSS-Norm 40 050 [11] (Erschliessungsgüte Typ C) mit 6.00 m gewählt. Die Verbreiterung der Zufahrtsstrasse erfolgt auf einer Länge von 10 m ab Fuss- und Velowegüberfahrt. Dies ermöglicht eine Begegnung zwischen Personenwagen und Lastwagen, ohne dass eine Beeinträchtigung des Radverkehrs und des motorisierten Verkehrs auf der Kantonsstrasse entsteht.

Um die Sicherheit der Fussgänger und Fahrradfahrer zu erhöhen, ist eine Fuss- und Velowegüberfahrt vorgesehen. Mit der Wegüberfahrt sollen die Vortrittsverhältnisse klar geregelt werden.

Zu beachten ist, dass die Zufahrtsstrasse eine Privatstrasse der Genossenkorporation Stans ist. Denkbar ist, dass bei einer Begrenzung der Zufahrtsberechtigung (Privatstrasse signalisiert), diese Aufweitung hinfällig werden könnte. Auf das Gesamtprojekt hätte diese Änderung allerdings kaum Auswirkungen – weder baulich noch finanziell.

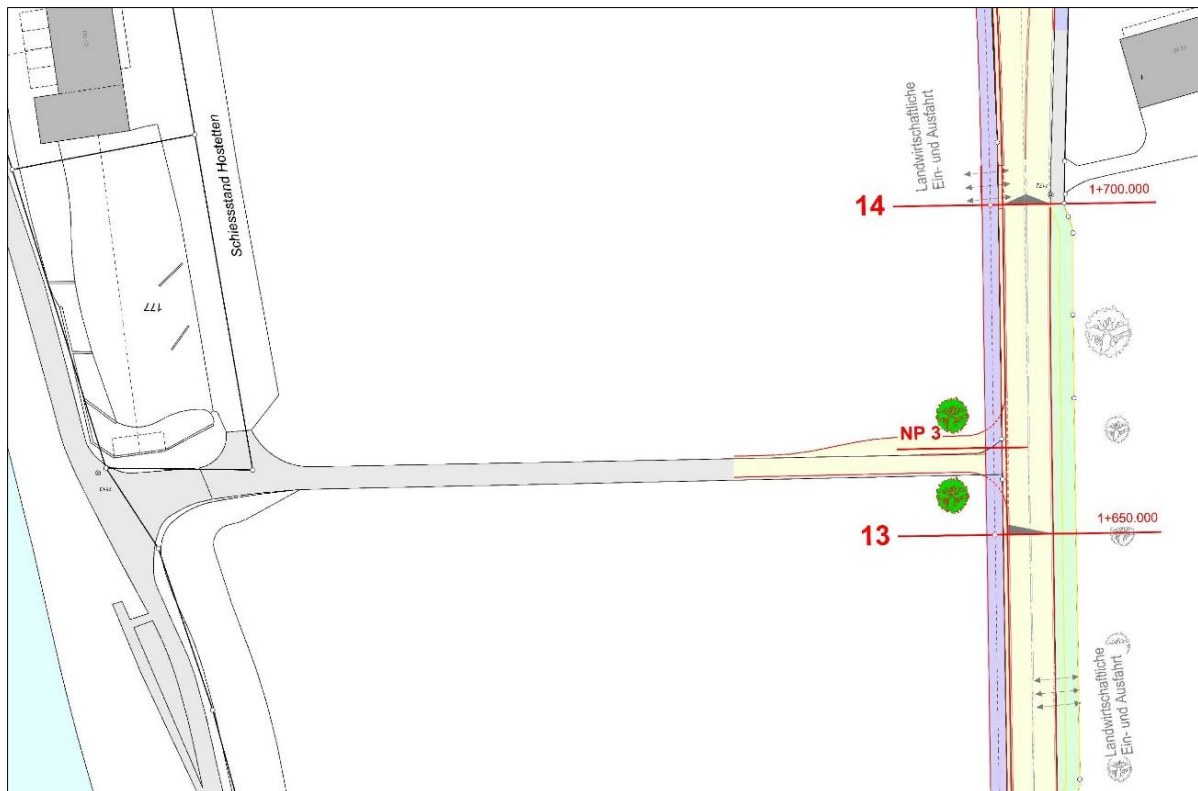


Abbildung 6: Einfahrt Erschliessung Schiessstand

2.1.13 Liegenschaft Wydächerli

Um die Sicherheit der Fussgänger und Fahrradfahrer zu erhöhen, ist eine Fuss- und Velowegüberfahrt vorgesehen. Mit der Wegüberfahrt werden die Vortrittsverhältnisse klar geregelt.

Die Sichtweiten auf den neu geplanten Fuss- und Veloweg können nicht eingehalten werden. Aufgrund dessen müssen bei der bestehenden Mauer und Hecke Anpassungen vorgenommen werden. Das Sichtfeld muss dabei auf einer Höhe zwischen 0.60 m und 3.00 m freigehalten werden.

Die Massnahmen werden im Bauprojekt weiter vertieft. Die Kosten für notwendige Anpassungen können aber nur soweit dem Projekt angelastet werden, als sie durch dieses direkt verursacht werden. Darüber hinaus ist die Sicherstellung der notwendigen Sichtweiten Sache des Eigentümers der Zufahrt. Dies ist unabhängig vom Projekt bereits jetzt der Fall, da das bestehende Trottoir für Velofahrer freigegeben ist. Sollte der Sichtschutz beibehalten werden, wäre eine Verlegung der Ausfahrt eine mögliche Massnahme.

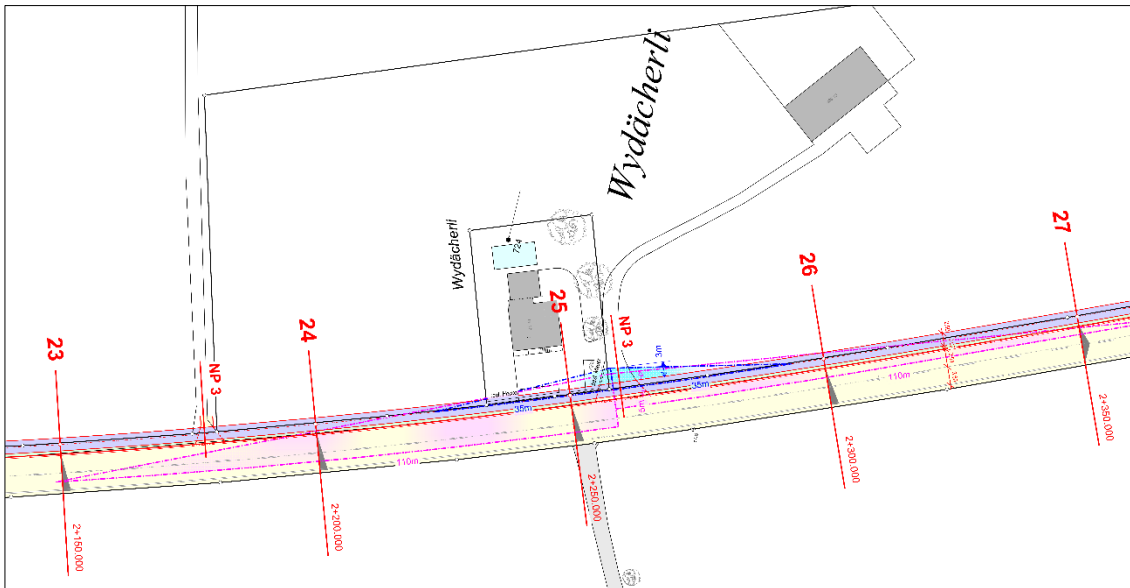


Abbildung 7: Situation Zufahrt Liegenschaft Wydächerli

2.2 Anpassungen am Strassenraum

2.2.1 Ortsausgang Oberdorf (Wil)

Das neue Projekt wird bei der Ortseingangspforte Oberdorf (Wil) angeschlossen. Mit dem Projekt «KH2 Kreisel Wil bis Hostettli, Strassenraumgestaltung» wurde das Ortsausgangstor so erstellt, dass die heutigen Anbindungen funktionieren. Mit dem vorliegenden Fuss- und Veloweg, welcher den Rückbau des bestehenden Trottoirs vorsieht, muss die Pforte mit einer Querungshilfe für die Fussgänger ausgebaut werden.

Dabei erfolgt in Fahrtrichtung Stans der Übergang des Fuss- und Veloweges mit Grünstreifen zum bestehenden Radstreifen auf der Kantonsstrasse fließend. In Fahrtrichtung Engelberg wird der Veloverkehr mit einer Abbiegehilfe auf den Fuss- und Veloweg geleitet. Diese Abbiegehilfe wird mit einer Insel geschützt. Im Rahmen des Bauprojekts wird darauf zu achten sein, dass die Anpassungen an der bestehenden Anlage möglichst gering und kostengünstig auszuführen sind. Ganz verzichtet werden kann darauf hingegen nicht, da zum Zeitpunkt der Projektierung der Ortsausfahrt nicht bekannt war, dass der Veloverkehr dereinst ausschliesslich über die Ostseite der Strasse (Seite Engelberger Aa) geführt werden würde. Gleiches gilt für den Fussverkehr, da das bestehende Trottoir bis zur Einmündung der KH1 von Stans abgebrochen wird.

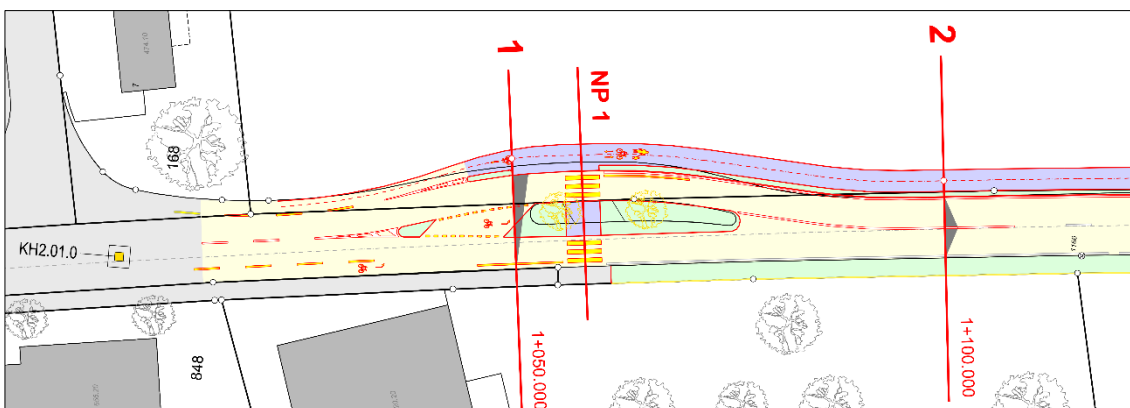


Abbildung 8: Schematische Übersicht der geplanten Anpassungen an der Ortsausfahrt Oberdorf (Wil)

2.2.2 Querungsstelle Hostettli/Wisstürli

Die Querungsstelle Hostettli/Wisstürli befindet sich auf den nationalen Wanderwegen 2 und 4. Seit Jahren ist diese Stelle ein kritischer Querungspunkt, welche im Zuge des neuen Fuss- und Veloweges optimiert werden soll. Grundsätzlich wird ausserorts bei Wanderwegen auf bauliche Querungshilfen verzichtet. Aufgrund des erhöhten Aufkommens bei Fussgängern und Velofahrern wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die Querungsstelle ausgebaut. Dies auch im Hinblick auf die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h.

Bei der Querungsstelle Hostettli/Wisstürli ist eine Mittelzone mit zwei fest verbauten Inseln geplant. Bei der ersten Insel in Fahrtrichtung Engelberg ist in der öffentlichen Auflage eine Fussgängerquerung ohne Fussgängerstreifen vorgesehen gewesen, weil ein Fussgängerstreifen bei der derzeit signalisierten Ausserortsgeschwindigkeit von 80 km/h nicht zulässig ist. Die geplante Fussgängerschutzinsel erleichtert das Queren, weil nur jeweils ein Fahrstreifen gequert wird. Um eine beidseitige Bremswirkung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu bewirken, erfolgt die Verziehung über beide Fahrspuren. Dies bedeutet, dass die beiden Inseln inkl. Mittelzone auf die Fahrbahnachse projiziert wurden. Bei einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit kann ein Fussgängerstreifen markiert werden. Jedoch wird die Geometrie der Insel an die Geschwindigkeitsreduktion angepasst, damit die Wirkung der Geschwindigkeitsreduktion bewirkt werden kann und der MIV rechtzeitig am Fussgängerstreifen anhält, wenn dieser durch Fussgänger gequert werden möchte. In den aktuellen Normvorgaben VSS 40 100a ist der minimale Radius (Kreisbogen) mit 120 m bei 60 km/h und 240 m bei 80 km/h angegeben. Zudem ist die definitive Ausgestaltung der Verschwenkung mittels Schleppkurven anzupassen.

Die Breite der Mittelzone wird mit 2.50 m gewählt, damit beim Abbiegen des MIV in die Liegenschaft Wisstürli keine Behinderungen auf der Hauptfahrbahn entstehen und Fahrräder bei der Querung die Möglichkeit haben, in der Mittelzone zu halten. Zusätzlich werden die Sichtverhältnisse bei der Querungsstelle für die Fussgänger verbessert. Für das Auflageprojekt wurde die Durchfahrtsbreite bei den Inseln gemäss Norm VSS 40 212 anhand der Norm VSS 40 201, ausgehend vom geometrischen Normalprofil eines Lastwagens bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h, definiert. Die sich daraus ergebende Durchfahrtsbreite von 3.75 m wird im Bereich der Mittelzone beibehalten. Zwar könnte sie bei einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h um 20 cm reduziert werden. Darauf ist jedoch zu verzichten, weil sich einerseits Personen auf der Mittelinsel – welche so schmal wie möglich dimensioniert wurde – befinden können, und die Anpassung andererseits marginal wäre.

Der Standort der Insel ergibt sich aufgrund der Einlenkradien zu den Liegenschaften «Wisstürli» und «Hostettli». Im Rahmen des Bauprojekts wird darauf geachtet, die Mittelzone so kompakt wie möglich zu projektieren. Es werden auch weitere Möglichkeiten geprüft, die Mittelinseln bezüglich der Geometrie so zu optimieren, dass eine Fussgängerquerung seitlich der einmündenden Strassen erfolgt.

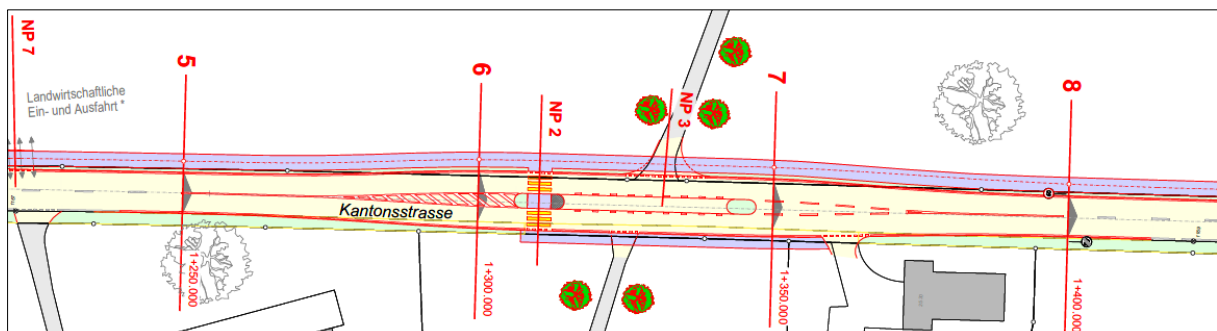


Abbildung 9: Schematische Darstellung der geplanten Massnahmen an der Querungsstelle Hostettli/Wisstürli

2.2.3 Knoten KH1/KH2

Der Knoten KH1/KH2 (Abzweiger Engelbergstrasse) wird den heute gültigen Normen leicht angepasst, dabei wird eine Projektierungsgeschwindigkeit von 80 km/h zu Grunde gelegt.

Folgende Massnahmen sind geplant:

- Linksabbieger verlängern zur Erhöhung der Sicherheit beim Abbiegen Richtung Stans
- Bestehende Mittelinsel mit Querungshilfe anpassen
- Fahrbahnbreiten wie folgt optimieren:
 - Überfahrbare Pflasterungen für Sattelschlepper für Fahrten von/nach Stans



Abbildung 10: Schematische Darstellung der geplanten Anpassungen am Knoten KH1/KH2

2.3 Entwässerung KH2

Aktuell wird der grösste Teil des Oberflächenwassers via Strassenabläufe gefasst und über Sickerschächte unbehandelt in den Untergrund entwässert. Eine konzentrierte, unterirdische Versickerung ohne Behandlung des Strassenabwassers ist gemäss Gewässerschutzgesetz nicht mehr erlaubt. Das Gesetz schreibt vor, dass unverschmutztes Abwasser wie Regenwasser in folgender Priorität zu behandeln ist:

1. Versickerung in dazu geeignete Versickerungsanlage
2. Ableiten in einen Vorfluter unter Beachtung geeigneter Retentionsmöglichkeiten zum Schutz des Vorfluters

Mit der Realisation des neuen Fuss- und Veloweges muss deshalb auch die Fahrbahntwässerung angepasst werden. Für die Beurteilung der erforderlichen Massnahmen sind folgende Parameter massgebend:

- Lage ausserorts
- Höchstgeschwindigkeit 80 km/h
- DTV 2016 11'200 Fz/d (2030 = ca. 12'500 Fz/d)
- Schwerverkehrsanteil 2016 4.6 % (2030 = ca. 5.0 %)

Damit handelt es sich nicht mehr um unverschmutztes Wasser, sondern um Strassenabwasser der mittleren Belastungsklasse. Das belastete Strassenabwasser kann demzufolge über die Schulter (Entwässerung am Fahrbahnrand in Humusschicht) in eine Bodenpassage (Belastungsstreifen) oder in eine Versickerungsmulde entwässert werden. Zudem besteht die Möglichkeit, das Strassenabwasser mittels Adsorberschächten zu reinigen und anschliessend in eine unterirdische Versickerungsanlage zu leiten.

Beim Ortsausgang Oberdorf (Wil) endet die Regenwasserleitung, welche in die bestehende Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) Grossried beim Flugplatz entwässert. Diese verfügt über ausreichend Kapazitätsreserven. Deshalb besteht die Möglichkeit, das Strassenabwasser im Abschnitt Wil bis Kreisel Büren über eine neue Sammelleitung in die SABA Grossried zu entwässern. Bei der Erstellung der SABA Grossried hat der Kanton Nidwalden rund Fr. 2.1 Mio. an die Zuleitungen und die SABA vorfinanziert.

Während der Erarbeitung des generellen Projekts wurden verschiedenen Möglichkeiten, wie mit dem anfallenden mittelbelasteten Regenwasser der Kantonsstrasse im Projektperimeter umzugehen ist, geprüft.

Folgende Varianten wurden geprüft mit folgenden Erkenntnissen:

- **Variante 'Ableiten' zur SABA Grossried:** Regenwasser der Kantonsstrasse über eine Regenwasserleitung zur SABA Grossried leiten, dort reinigen und Einleiten in Scheidgraben
 - + verschmutztes Regenwasser wird abgeführt (von Strasse), sauberes Regenwasser (von Fuss- und Veloweg) bleibt vor Ort
 - + Erstellungskosten gleich hoch wie Variante 'vor Ort versickern' mit Belastungstreifen
 - + Grünstreifen $b=0.50$ m als physische Trennung zwischen Veloweg und Fahrbahn → kein Belastungstreifen (nur Spritzwasser)
 - + physische Abtrennung mittels Randstein mit Anschlag 10 cm → keine Leitpfosten notwendig
 - + Strassenkörper bleibt erhalten (inkl. Gefälle), Strasseneinläufe werden umgerüstet mit Schlamm sack
 - + Die Kapazität der SABA Grossried hat ausreichend Kapazitätsreserven
 - + Gewässerschutztechnisch beste Variante
 - neue Querleitungen in Strasse pro Strasseneinlauf zur Längsleitung unter dem neuen Fuss- und Veloweg → viele Belagsöffnungen → gesamte Strecke Deckbelagererneuerung, sonst viele Querschläge
- **Variante 'vor Ort versickern' mit Belastungstreifen:** Regenwasser der Kantonsstrasse vor Ort über seitliche Grünstreifen (Belastungstreifen) reinigen und versickern
 - + Regenwasser (Strasse und Fuss- und Veloweg) bleibt vor Ort
 - + Erstellungskosten gleich hoch wie Variante 'Ableiten zur SABA Grossried' mit Belastungstreifen
 - + Deckbelagererneuerung nicht hauptverursacht durch Entwässerungssanierung
 - Grünstreifen (=Belastungstreifen) mit $b=1.00$ m bis 1.50m^1 → mehr Kulturland unbrauchbar als bei Variante 'Ableiten'
 - Bei drei Teilabschnitten braucht es Kleinst-SABA's, weil keine Belastungstreifen Platz finden. → mehr Kulturland unbrauchbar als bei Variante 'Ableiten'
 - Kleine SABA's kosten je 20'000 Franken in der Erstellung und sind wartungsintensiv.
 - Belastungstreifen müssen vom Kulturland ausgeschieden werden, weil es unbrauchbar ist.
 - Leitpfosten erstellen (mit 0.50 m Abstand zum Fahrbahnrand) → Randstein mit Anschlag wie bei Var. 'Ableiten' nicht möglich
- **Variante 'vor Ort versickern' mit optimierten Belastungstreifen $b=0.50$ m:** Untervariante zur Variante 'vor Ort versickern' mit Belastungstreifen; Ziel Landverbrauch optimieren
 - + Optimierte Belastungstreifen mit $b= 0.50$ m

¹ Im Projektperimeter sind Abschnitte mit Dachgefälle und einseitigem Strassengefälle vorhanden. Bei den Abschnitten mit Dachgefälle sind die Belastungstreifen mit je 1.00 m Breite pro Strassenseite zu erstellen und bei den Abschnitten mit einseitigem Gefälle braucht es einen Belastungstreifen mit einer Breite von 1.50 m.

- Zusätzliche Sickerleitungen sowie Kontrollschächte erstellen (laufend über Gesamtperimeter), welche das Regenwasser vom reduzierten Belastungstreifen unter dem Fuss- und Veloweg zum angrenzenden Wiesland ableiten.
 - Leitpfosten nicht erstellbar, weil Abstand zum Strassenrand $b=0.50$ m betragen muss (Normvorgaben, Lichtraumprofil)
 - keine physische Abtrennung mittels Randsteinanschlag möglich (Regenwasser muss in Belastungstreifen fliessen) → Verkehrssicherheit nicht gewährleistet
 - Gegenüber der Variante 'Ableiten' mit Belastungstreifen $b=1.00$ m bis 1.50 m entstehen so höhere Investitionskosten.
 - Gefahr von Stauwasser bei Starkregen
 - ① Bei der Variante ist sicherzustellen, dass das mittel belastete Regenwasser über die Filterschicht gereinigt abgeleitet wird. Sonst wird wertvolles Kulturland verunreinigt. Gemäss Richtlinie "Regenwasserentsorgung" des Verbandes Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA-Richtlinie) braucht es einen Belastungstreifenbreite von 1.00 m bis 1.50 m. Dies müsste dann über die Bodentiefe kompensiert werden oder es braucht weitere Belastungstreifen vom angrenzenden Wiesland.
- **Variante 'vor Ort SABA'**: Regenwasser der Kantonsstrasse zu einer oder mehreren SABA's im Perimeter leiten, reinigen und vor Ort das gereinigte Wasser versickern. Die Variante wurde eingangs verworfen, weil Leitungen und SABA's erstellt werden müssen, da der Perimeter sehr lang ist und keine Anlagen vorhanden sind. Für die SABA's müsste recht viel wertvolles Kulturland verbraucht werden.

Flächenbilanz Variante 'Ableiten' zur SABA Grossried

Variante 'Ableiten'	Erwerb [m ²]	Übertrag [m ²]	Total Landerwerb [m ²]
Total ca.	3'135	1'315	1'820

Flächenbilanz Variante 'vor Ort versickern' mit Belastungstreifen $b=1.00$ m bis 1.50 m

Variante 'vor Ort versickern'	Erwerb [m ²]	Übertrag [m ²]	Total Landerwerb [m ²]
Total ca.	5'010	1'315	3'695

Unter Abwägung aller Interessen (bautechnisch, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Landverbrauch) wurde eine Ableitung des Strassenabwassers in die SABA Grossried entschieden und öffentlich aufgelegt.

In einem weiteren Schritt wurde untersucht, ob die Sanierung der Strassenentwässerung entlang der KH2 rein technisch mit dem Ausbau des Fuss- und Velowegs gekoppelt ist. Die Prüfung ergab, dass die bestehenden, unzulässigen Versickerungsschächte zumeist unter dem geplanten Fuss- und Veloweg liegen. So ist es aus bautechnischer und finanzieller Sicht zwingend, die Strassenentwässerung mit dem Ausbau des Fuss- und Velowegs zu sanieren.

2.4 Werkleitungen Dritter

2.4.1 Wasserversorgung Stans

Beim Stand Vorprojekt sind folgende Massnahmen geplant:

- Strassenquerung im Bereich Wydächerli
- Leitungsersatz inkl. Leerrohr für ein Steuerkabel zwischen Ortsausgang Oberdorf (Wil) und Knoten Schiessstand.

Weiterer Bedarf wird im Zuge des Bauprojektes festgelegt.

2.4.2 Kanalisation Gemeinde Oberdorf

Der Verlauf der Kanalisationsleitung befindet sich grösstenteils ausserhalb des Projektperimeters. Ein Sanierungsbedarf der Leitungen wird bei der Erarbeitung des Bauprojektes betrachtet.

2.4.3 Elektrizitätswerk Nidwalden EWN

Beim Stand Vorprojekt ist die Anpassung von EWN-Schächten geplant. Weiterer Bedarf wird im Zuge des Bauprojektes bestimmt.

2.4.4 Swisscom

Die Swisscom hat keinen Ausbaubedarf. Jedoch ist eine Anpassung der Freileitung im Bereich Wydächerli geplant.

2.4.5 Armasuisse Immobilien

Gemäss Rücksprache mit der Armasuisse sind im betroffenen Gebiet keine VBS-Werkleitungen. Zudem sind auch keine neuen Werkleitungsbauten geplant.

2.5 Landerwerb

Der Landerwerb umfasst den Erwerb und Übertrag der für die Realisierung des Projekts notwendigen Flächen. Der Übertrag ergibt sich aus dem Umstand, dass das bestehende Trottoir zwischen Oberdorf und der Einmündung KH1 aus Stans zurückgebaut wird. Aufgrund der Tatsache, dass die Entwässerung des belasteten Strassenwassers nicht über den Strassenrand erfolgt, kann die Fläche vollumfänglich wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden. Mit Ausnahme der Liegenschaft Wydächerli wird der zu erwerbende Boden derzeit landwirtschaftlich genutzt. Die Flächen des Landerwerbs und -übertrags sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt.

	Erwerb [m ²]	Übertrag [m ²]	Total Landerwerb [m ²]
Total ca.	3'135	1'315	1'820

Die Flächen für die Baustelleninstallation sowie Baupisten und provisorische Wegführung werden temporär beansprucht und vergütet.

2.6 Ergebnis der Konsultation von Ämtern und Gemeinde Oberdorf

Im Vorfeld der öffentlichen Auflage wurden die Direktionen und Fachstellen des Kantons sowie die Gemeinde Oberdorf zur Stellungnahme eingeladen. Es gingen zahlreiche Anträge und Hinweise ein, wobei die meisten entweder das zukünftige Bauprojekt betrafen, direkt erledigt wurden oder in die Überarbeitung des Generellen Projektes eingeflossen sind.

2.7 Projektauflage und Einwendungen

Während der Auflagefrist vom 9. Juni bis 9. Juli 2021 gingen bei der Baudirektion Nidwalden fristgerecht folgende Einwendungen ein:

- Genossenkorporation Stans, Postfach 421, 6371 Stans. Frist- und formgerechte Einwendung vom 30.06.2021 (Eingang 05.07.2021)
- VCS, Pro Velo und Mitunterzeichnende. Frist- und formgerechte Einwendung vom 09.07.2021
- Stefan Schmid und Pia Murer, Wydächerli 1, 6370 Oberdorf. Frist- und formgerechte Einwendung vom 30.06.2021 (Eingang 01.07.2021)
- Andreas Waser, Geren 1, 6370 Oberdorf. Fristgerechte Einwendung vom 30.06.2021 (Eingang 05.07.2021 mit Verbesserung vom 15.07.2021)

Im vorliegenden Verfahren (generelles Projekt) sind nur Punkte bezüglich Regelquerschnitt und der allgemeinen Linienführung zu behandeln (Art. 22e StrG). Gemäss Art. 22e Abs. 2 StrG entscheidet der Landrat über die nicht erledigten Einwendungen.

Die Einwendungen konnten nicht vollumfänglich gütlich erledigt werden bzw. beziehen sich einzelne Anträge auf Punkte, welche im Ausführungsprojekt zu behandeln sind, weshalb im jetzigen Zeitpunkt darauf nicht einzutreten ist. Einzelnen Anträgen kann aus Sicht des Regierungsrates indessen stattgegeben werden. Es wird deshalb eine teilweise Gutheissung der Einwendungen beantragt, soweit darauf eingetreten werden kann. Die Begründung für die Abweisung der nicht gütlich erledigten Anträge erfolgt zu Händen des Landrats.

Nachfolgend sind nur die Anträge mit Kurzbegründung sowie die Anträge des Regierungsrates aufgeführt.

Einwendung Genossenkorporation Stans

1. Ausbaugrössen: Trotz des Hinweises der Minimierung des Landverbrauchs wird eine Breite von 3.62 m beansprucht. Gegenüber dem heutigen Radweg beim Kreisel Büren ist eine Erhöhung der Breite um rund 1.50 m erheblich. Beantragt wird eine generelle Ausbaubreite von 2 m für den Fuss- und Veloweg.
2. Rückbau bestehender Trottoirflächen: Der Genossenrat geht davon aus, dass die zurückgebauten Flächen mit den angrenzenden Grundstücken arrondiert werden.
3. Landerwerb bei Punkt Rückbau bestehender Trottoirflächen: In Auflageunterlagen ist der Landerwerb nicht erwähnt. Landabtretungen müssen als Antrag den Stimmberechtigten an einer Genossengemeinde vorgelegt werden. Grundsätzlich sind Landabtretungen mit Realersatz abzugelten.
4. Landwirtschaftliche Ein- und Ausfahrten: Sehr hohe Anzahl Ein- und Ausfahrten wurden festgestellt, welche aus Sicherheitsgründen reduziert werden sollen. Die Korporation besteht auf der bestehenden Anzahl. Eine allfällige Reduktion geht nur mit Einverständnis der Genossenkorporation Stans. Dazu ist Landwirtschaftschef Norbert Fischer beizuziehen.
5. Hofzufahrt Allmend (generell alle Strassenzufahrten über den Fuss- und Veloweg): In Detailplanung ohne Anrampung realisieren; auf Baumpflanzung verzichten.
6. Verbreiterung Unterführung Allmend: Durchfahrhöhe nicht beeinträchtigen, heutige Nutzbarkeit vollumfänglich erhalten.
7. Querungsstelle Hostettli/Wisstürli: Geplant sind zwei Inseln mit Mittelzone, das ist nicht nachvollziehbar, aus Sicht der Korporation ist für die Fussgänger eine Insel ohne Mittelzone vollkommen ausreichend; eine Variante mit einer überfahrbaren Querungsinsel im Bereich der Ein- Ausfahrt wird als deutlich sicherer erachtet, weil dadurch die umständliche Wegführung für den Langsamverkehr entfällt. Eine Temporeduktion auf 60 km/h und ein Fussgängerstreifen im Bereich der Ein- und Ausfahrt ist wohl die sicherste und optimalste Lösung. Auf Baumpflanzungen in dem Bereich ist zu verzichten.

8. Knoten Schiessstand: Auf Verbreiterung der Zufahrtsstrasse ist zu verzichten, die erschlossenen Parkplätze werden nur unregelmässig von Berechtigten genutzt, Baumpflanzung nicht nachvollziehbar bzw. verzichten.
9. Übergang Knoten Büren: Verbreiterung vom Fuss- und Veloweg lehnt der Genossenrat ab.
10. Entwässerung: Wird so vom Genossenrat begrüsst; Genossenrat beantragt, die heutige Versickerungsanlage im Kreisel Büren soll wieder aufgehoben und die Flächen als Kulturland der Genossenkorporation Stans zurückgegeben werden.
11. Baumpflanzung generell: Nicht nachvollziehbar, lehnen daher die Baumpflanzungen ab.

Den Einwendungspunkten 2 und 6 wird zugestimmt und gelten damit als erledigt. Die Einwendungspunkte 3 – 5 und 11 betreffen das auszuarbeitende Bauprojekt und werden an dieser Stelle lediglich zur Kenntnis genommen.

Der Einwendungspunkt 1 ist abzulehnen, da der gewählte Querschnitt den Vorgaben des Landrates entspricht und bereits ein planerisches Minimum darstellt. Eine noch schmalere Ausgestaltung würde das Kreuzen von zwei Velos nicht mehr erlauben.

Der Einwendungspunkt 7 ist abzulehnen. Im Bauprojekt ist eine möglichst kompakte und kostengünstige Bauvariante angestrebt.

Die Ausgestaltung soll so erfolgen, dass eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h möglich ist. Die Festlegung einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit kann nicht im Rahmen des Generellen Projekts erfolgen. Eine entsprechende Signalisierung bedingt an dieser Stelle bauliche Massnahmen, mit denen die angestrebte Höchstgeschwindigkeit absehbar erreicht wird. Aufgrund dieser Massnahmen kann ein Verkehrsgutachten die Zweckmässigkeit einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit nachweisen. Die anschliessende Festlegung erfolgt durch die Justiz- und Sicherheitsdirektion. Auf diesen Punkt eine Temporeduktion einzuführen kann formal nicht eingetreten werden. Diese ist aber insofern vorzubereiten, als bauliche Massnahmen getroffen werden, damit eine Temporeduktion überhaupt eingeführt werden kann. Inhaltlich entspricht dieser Einwendungspunkt stark den ebenfalls nicht erledigten Einwendungspunkten des VCS und Mitunterzeichnenden.

Zum Einwendungspunkt 8 konnte eine teilweise Einigung gefunden werden. Am aktuellen Auflageprojekt soll zum jetzigen Zeitpunkt festgehalten werden. Wie in Kapitel 2.1.12 bereits ausgeführt, ist es aber denkbar, dass bis zur Auflage des Bauprojekts die Signalisation so geändert wird, dass diese Zufahrt nicht mehr zu den erwarteten negativen Auswirkungen auf die Kantonsstrasse führen wird (Privatstrasse). Dann könnte diese Aufweitung entfallen. Auf das Gesamtprojekt hätte diese Änderung allerdings kaum Auswirkungen – weder baulich noch finanziell. Da es sich um eine Privatstrasse handelt, ist für einen allfälligen Beschluss der Gemeinderat Oberdorf zuständig (Art. 22e Abs. 3 StrG).

Der Einwendungspunkt 9 ist abzulehnen. Im Regierungsratsbeschluss Nr. 738 vom 13. November 2018 zur Genehmigung des Ausführungsprojekts wurde entschieden, dass die Breite des Fuss- und Velowegs beim Kreisel Büren von 3.00 m (=2.50 m zuzüglich 0.50 m Sicherheitsstreifen) auf 2.50 m (=2.00 m zuzüglich 0.50 m Sicherheitsstreifen) reduziert wird, weil der Veloweg Knoten Büren bis Wil noch nicht gebaut ist. Mit dem vorliegenden Projekt ist dies anzupassen, damit mit dieser "marginalen" Anpassung ein durchgehender Regelquerschnitt sichergestellt wird. Sonst würde eine kurze, unnötige Lücke im durchgehenden Weg ab Kreisel Büren Richtung Oberdorf entstehen.

Einwendungspunkt 10 ist ebenfalls abzulehnen. Aufgrund der baulichen Ausgestaltung der Entwässerungsanlage beim Kreisel Büren ist es nicht möglich, dieses Wasser über die geplante Entwässerung unter dem Fuss- und Veloweg aufzunehmen. Dies weil ein erheblicher Höhenunterschied besteht. Zudem ist die bereits bestehende Entwässerungsleitung ab Ortszugang Oberdorf nicht ausreichend dimensioniert. Die Leitung müsste mit einem erheblich grösseren Querschnitt neu erstellt werden. Diese Investitionen wären unverhältnismässig.

Einwendung VCS und Mitunterzeichnende

1. Keine weitere Reduktion der Querschnittsbreite Fuss- und Veloweg: Sie wird als absolutes Minimum angesehen.
2. Verzicht auf den Bau von fixen Weidezäunen: Weidezäune werden heute eher mobil erstellt, fixe Weidezaunposten stellen Gefahrenpotenziale für Velofahrer dar.
3. Zwischen Wil und Querungshilfe Wisstürli soll aus Verkehrssicherheits- und Lärmschutzgründen die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h reduziert werden: In dem Bereich beschleunigen die Autofahrer stark, was sich negativ auf die Querungsstelle auswirkt und Lärm für die Anwohner verursacht. Eine Übergangsgeschwindigkeit zum Ortseingang ist gängige Praxis und würde hier dienen.
4. Die Querungshilfe Wisstürli soll so gestaltet werden, damit Bedürfnisse der Zufussgehende (Verkehrssicherheit, Wunschlinie) primär erfüllt werden. Dabei soll eine merkbare Verschwenkung der Fahrbahn erfolgen. Auch sind die Ein- und Ausfahrten der Anwohner zu berücksichtigen.
5. Bei der Querungshilfe Wisstürli ist ein Fussgängerstreifen zu markieren.
6. Bei der Querungshilfe Wisstürli ist eine Beleuchtung zu realisieren.
7. Kosten- und Entschädigungsfolgen bei Projektänderungen im Sinne der Einwender gehen zu Lasten der Bauherrschaft.

Die Einwendungspunkte 1 und 7 sind gutzuheissen. Die Einwendungspunkte 2 und 6 werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen des Bauprojekts behandelt. Im Rahmen des generellen Projektes kann darauf nicht eingetreten werden.

Die Einwendungspunkte 3 – 5 hängen inhaltlich zusammen. Es geht hierbei um die grundsätzliche Ausgestaltung der Querung Hostettli/Wisstürli. Die bauliche Ausgestaltung soll so erfolgen, dass eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h erfolgen kann. Die Festlegung einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit kann indessen nicht im Rahmen des generellen Projektes erfolgen, weshalb auf den Einwendungspunkt 3 nicht eingetreten werden kann. Dasselbe gilt für den Einwendungspunkt Ziff. 5. Eine entsprechende Signalisierung bedingt an dieser Stelle bauliche Massnahmen, mit denen die angestrebte Höchstgeschwindigkeit absehbar erreicht wird. Aufgrund dieser Massnahmen kann ein Verkehrsgutachten die Zweckmässigkeit einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit nachweisen. Die anschliessende Festlegung erfolgt durch die Justiz- und Sicherheitsdirektion. Im Rahmen dieses Prozesses wird auch über die Markierung eines Fussgängerstreifens zu befinden sein. Hingegen haben die baulichen Massnahmen im Rahmen des Bauprojektes zu erfolgen. Ziff. 4 ist entsprechend gutzuheissen.

Einwendung Stefan Schmid und Pia Murer, Wydächerli

1. Kann die Linienführung des Fuss- und Velowegs anders gewählt werden, so dass ihr Grundstück nicht betroffen ist?
2. Was liegt dem Projekt an Grundlagen zu Grunde? Warum braucht es den Weg entlang der Kantonsstrasse?
3. Übernahme Finanzierung für Zusammenarbeit mit einem professionellen Landschaftsarchitekten nach ihrer Wahl.
4. Beibehaltung der jetzigen Ausnutzungsziffer trotz Verkleinerung der Parzelle.
5. Übernahme sämtlicher anfallender Kosten für veränderliche Baumassnahmen wie z.B. Parkplatzverlegung, Lärm- und Sichtschutz.
6. Angemessene Entschädigung für Verlust von Fläche, Mauer, Thujahecke, Garten.
7. Entschädigung für Einschränkungen, Lärm- und Schmutzemissionen während der Bauphase.
8. Signalisation 'kein Vortritt' für Verkehrsteilnehmer auf dem Radweg bei der Ausfahrt Wydächerli.

Bei den Einwendungspunkten 1 und 2 handelt es sich um Rückfragen, welche beantwortet werden konnten. Diese sind somit erledigt. Den Einwendungspunkten 3 – 7 konnte mit Auflagen gutgeheissen werden. Insbesondere werden nur Kosten übernommen, welche durch das

Projekt unmittelbar verursacht werden. Bei Einwendungspunkt 7 muss darauf hingewiesen werden, dass Massnahmen zur Sicherstellung einer ausreichenden Einsichtigkeit der Strasse inkl. Fuss- und Veloweg zulasten des Strasseneigentümers der Zufahrt gehen. Einwendungspunkt 8 ist Teil des Bauprojekts, da die Signalisation zwar orientierender Inhalt des Generellen Projekts ist, nicht jedoch des vorliegenden Beschlusses.

Die Einwendung konnte somit gütlich erledigt werden, soweit darauf im derzeitigen Verfahrensstand überhaupt eingetreten werden kann.

Einwendung Andreas Waser, Geren

Der Einwender ist der Auffassung, dass die Verbreiterung der Einfahrt in die Kantonsstrasse nicht notwendig ist. Durch das Bauvorhaben verlieren sie wertvolles Kulturland (Parzelle 327).

Im Rahmen einer vorgenommenen Optimierung vor der Auflage des Projekts ist die Parzelle 327 nicht mehr direkt betroffen. Es wird an dieser Stelle kein zusätzliches Land benötigt. Die Einwendung ist damit erledigt.

3 Kosten und Finanzierung

3.1 Kostenzusammenstellung

Die Kosten wurden pro Projektteil errechnet und setzen sich wie folgt zusammen:

Ausbau Fuss- und Veloweg	Kostenschätzung	Bemerkungen
Fuss- und Veloweg Wil-Büren	2'300'000.-	Inkl. Fuss und Velowegüberfahrten und Anpassungen Zufahrten Liegenschaften
Pforte Ortsausgang Oberdorf (Wil)	60'000.-	Erhöhung Verkehrssicherheit, Trottoirrückbau bedingt neue Querungshilfe für Fussgänger
Querungsstelle Hostettli/Wisstürli	200'000.-	Erhöhung der Verkehrssicherheit, stark frequentierte Querung für Fuss- und Veloverkehr, Schulwegsicherung ausserorts
Knoten KH1/KH2	250'000.-	Erhöhung Verkehrssicherheit
Entwässerung KH2	1'500'000.-	Gemäss Anforderungen VSA und AfU
Deckbelagsarbeiten KH2	590'000.-	Baulicher Strassenunterhalt
Gesamtkosten	4'900'000.-	Inkl. MwSt. (± 20 %)

3.2 Kostenteiler Gemeinde

Die Gemeinde Oberdorf beteiligt sich gemäss Art. 75a und 78 des Strassengesetzes an Kosten, welche im Zusammenhang mit dem Ausbau der Veloroute sowie Schulwegsicherheit stehen. Der Gemeindeanteil ist als Schlüssel pro Projektteil errechnet. Der Gemeinderat hat mit Beschluss Nr. 125 vom 5. Juli 2021 den Kostenteiler zustimmend zur Kenntnis genommen.

Projektteile	Kostenschätzung Fr. (+/- 20 %, inkl. MWST)	Möglicher Kostenteiler	
		Fr. %	Fr. %
		Anteil Kanton	Anteil Gemeinde
Ausbau Fuss- und Veloweg	2'300'000	1'763'333	536'667

Projektteile	Kostenschätzung Fr. (+/- 20 %, inkl. MWST)	Möglicher Kostenteiler	
		Fr. %	
		Anteil Kanton	Anteil Gemeinde
Kostenverteilung nach Strassengesetz Art. 75a mit: 1/3 Trottoir mit 100 % NW, 2/3 Radweg mit 65 % NW und 35% Gemeinde	100 %	77 %	23 %
Querung Ortseingang Wil (innerorts)	60'000	46'000	14'000
Kostenverteilung nach Strassengesetz Art. 75a mit: 1/3 Trottoir mit 100 % NW, 2/3 Radweg mit 65 % NW und 35 % Gemeinde	100 %	77 %	23 %
Querung Hostettli/Wisstürli	200'000	115'000	85'000
Kostenverteilung nach Nutzerprinzip mit der Annahme: Schüler, Wanderer, Spaziergänger, Velofahrer nutzen die Querung	100 %	58 %	43 %
<u>Kategorie Velofahrer</u> mit Anteil 50 % der Kosten; dabei 65 % NW und 35 % Gemeinde			
<u>Kategorie Fussgänger</u> mit Anteil 50 % der Kosten - davon 50 % Schüler mit 100% Gemeinde; - davon 50 % Spaziergänger, Wanderer mit 100 % NW.			
Knoten KH1/KH2	250'000	250'000	0
Anpassung für MIV ausserorts mit 100 % Kanton	100 %	100 %	0 %
Entwässerung	1'500'000	1'500'000	0
Strassenentwässerung KH2 mit 100 % Kanton	100 %	100 %	0 %
Deckbelagsarbeiten	590'000	542'997	47'003
verursacht durch - Entwässerung (ca. 60 %), - Ausbau Fuss- und Veloweg (ca. 20 %), - allgemein Unterhalt (ca. 10 %), - Querungen (ca. 10 %)	100 %	92 %	8 %
Total	4'900'000	4'217'335	682'671

3.3 Kostenaufteilung innerhalb des Kantonsbudgets

Die Erstellung des Fuss- und Velowegs inklusive teilweiser Rückbau des bestehenden Trottoirs sowie die Anpassungen am Strassenraum gehen zulasten des Investitionsbudgets der Investitionsnummer I1100, Konto-Nr. 5010.27.

3.4 Finanzielle Betrachtungen

Das vorliegende Projekt ist in der Investitionsrechnung des Kantons Nidwalden erfasst und wird über die entsprechenden Konten (Objektkredit Planung und Bau) abgerechnet.

Konto I1100

KH 2, Oberdorf, Radweg Wil-Dallenwil
(in Tausend Franken)

	Budget 2022	FP 2023	FP 2024	IP 2025	IP 2026	IP 2027	Total
5010.27 #KH 2, Oberdorf, Radweg Wil-Dallenwil	100	70	300	1'400	2'400	500	4'770
6320.27 KH 2, Oberdorf, Radweg Wil- Dallenwil, Anteil Gemeinde	-14	-10	-50	-200	-300	-60	-634
Netto Anteil Kanton							4'136

Für die Planung des Projektes sind in der Rechnung 2020 bereits 36'000 und in der Rechnung 2021 78'000 Franken belastet.

Die Anteile der Gemeinden gemäss Kostenteiler sind für die Jahresrechnungen durch den Kanton nach dem Projekt- und Baufortschritt in Rechnung zu stellen oder nötigenfalls abzugrenzen.

Beschluss

1. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das generelle Projekt "Fuss- und Veloweg KH2 Oberdorf – Büren" mit der folgenden Anpassung zu beschliessen. Die Querungshilfe Wisstürli wird so gestaltet, dass eine merkbare Verschwenkung der Fahrbahn erfolgt. Im Übrigen sind die Einwendungen gemäss Erwägung Ziff. 2.7 gutzuheissen resp. abzulehnen, soweit darauf eingetreten werden kann.
2. Dem Landrat wird ein Objektkredit von Fr. 4'900'000.- für die Erarbeitung des Bauprojekts sowie die Umsetzung des Ausführungsprojekts zum Beschluss unterbreitet. Vom Kostenteiler mit der Gemeinde Oberdorf wird Kenntnis genommen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Genossenkorporation Stans, Postfach 421, 6371 Stans (Einschreiben)
- VCS, Sektion Ob- und Nidwalden mit Pro Velo Unterwalden (Einschreiben)
- Stefan Schmid und Pia Murer, Wydächerli 1, 6370 Oberdorf (Einschreiben)
- Andreas Waser, Geren 1, 6370 Oberdorf (Einschreiben)
- Landratssekretariat
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL)
- Finanzkommission (FIKO)
- Gemeinderat Oberdorf (postalisch und elektronisch)
- Baudirektion (elektronisch)
- Finanzdirektion (elektronisch)
- Landwirtschafts- und Umweltdirektion (elektronisch)
- Justiz- und Sicherheitsdirektion (elektronisch)
- Finanzkontrolle
- Amt für Umwelt
- Amt für Wald und Energie
- Amt für Landwirtschaft
- Kantonspolizei
- Amt für Gefahrenmanagement

- Amt für Raumentwicklung
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

A. Eberli

Landschreiber Armin Eberli

