



Ergänzung zur Studie Erschliessung des Gebietes Wiesenberg / Wirzweli

(Stand, 11. Juni 2012)

Konzept

Instandsetzung Wiesenbergstrasse

Kantonsstrasse KV7, Wiesenbergstrasse

Gemeinde Dallenwil

Km 1.643 – km 6.981

Lourdesgrotte - Stanglisbüel

Konzept Instandsetzung Wiesenbergstrasse

Titel:	Konzept Instandsetzung Wiesenbergstrasse	Typ:	Bericht	Version:	
Thema:	Ergänzung zur Studie Erschliessung des Gebietes Wiesenberg / Wirzwei	Klasse:		FreigabeDatum:	07.09.12
Autor:	Paul Rytz / Josef Eberli	Status:		DruckDatum:	29.11.12
Ablage/Name	G:\G-TBA\Kantonsstrassen\Ausbau\KV7\DA 0.0-7.0 Erschliessungskonzept Wiesenberg-Wirzwei\3 Technisches\Konzept Strassenerschliessung\KV7 Antrag GP an Landrat 2012-08-20.doc			Registratur:	NWBD.245

Inhalt

1	Ausgangslage.....	4
2	Problemstellung	5
2.1	Erschliessungskonzept Wiesenberg/Wirzweli	5
2.2	Baulicher Zustand.....	5
2.3	Betriebliche Anforderungen.....	5
2.4	Verkehr	6
3	Konzept Strassenerschliessung.....	6
3.1	Dimensionierung.....	6
3.2	Verkehrsregime	7
3.3	Prüfen von Varianten.....	7
3.4	Instandsetzung / Ausbau.....	7
3.5	Realisierungszeit / Finanzierung	7
3.6	Finanzierungsetappen	8

1 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse KV7, Wiesenbergstrasse stellt die gut 9.500 km lange Verbindung zwischen Dallenwil über Wiesenberg zum Ächerli dar. Sie dient zudem bis zum Stanglisbüel der Erschliessung des Wirzweli sowie diverser Höfe. Die Strasse quert ab dem Schuttkegel des Steinibaches die geologisch instabile Flyschzone, bevor sie auf das stabilere Hochplateau aus Moränenmaterial gelangt.

In den 70-er Jahren sollte der schlechte Zustand einiger Kantonstrassen, insbesondere der Wiesenbergstrasse und der Oberrickenbachstrasse, mit einem gemeinsamen Instandsetzungsprojekt behoben werden. Bei der KV7 sollte gleichzeitig mit einer geänderten Linienführung die Hoferschliessungen verbessert werden. An der Landsgemeinde vom 24. April 1977 scheiterte das Projekt insbesondere am Widerstand einiger Wiesenberger. Die übrigen Kantonstrassenzüge sind inzwischen saniert. In Dallenwil wurden die verschiedenen Hoferschliessungen als Zufahrt zur KV7 erstellt. Die KV7 wurde mit einer Gewichtsbeschränkung von 8 t belegt um den schlechten baulichen Zustand nicht zu gefährden und weil höhere Lasten nicht mehr verantwortet werden können.

Der Zustand der Wiesenbergstrasse verschlechterte sich naturgemäss weiter. Die sehr schlechte Substanz und damit die Dringlichkeit der Instandsetzung der KV7 zeigten die Ereignisse seit 1999 deutlich auf. Im Jahre 1999 rutschte die Strasse an drei Stellen talseitig ab und mussten mit Sofortmassnahmen instandgestellt werden. Nach Abschluss der Arbeiten rutschte im Jahre 2001 die Strasse an zwei weiteren Stellen und im Mättenwaldkehr verschüttete eine fortschreitende Rutschung die Strasse mehrfach. Diese Situation setzt sich bis heute fort, sodass 2012 in Wiesenberg eine der vielen bauchenden Bruchsteinmauern einstürzte.

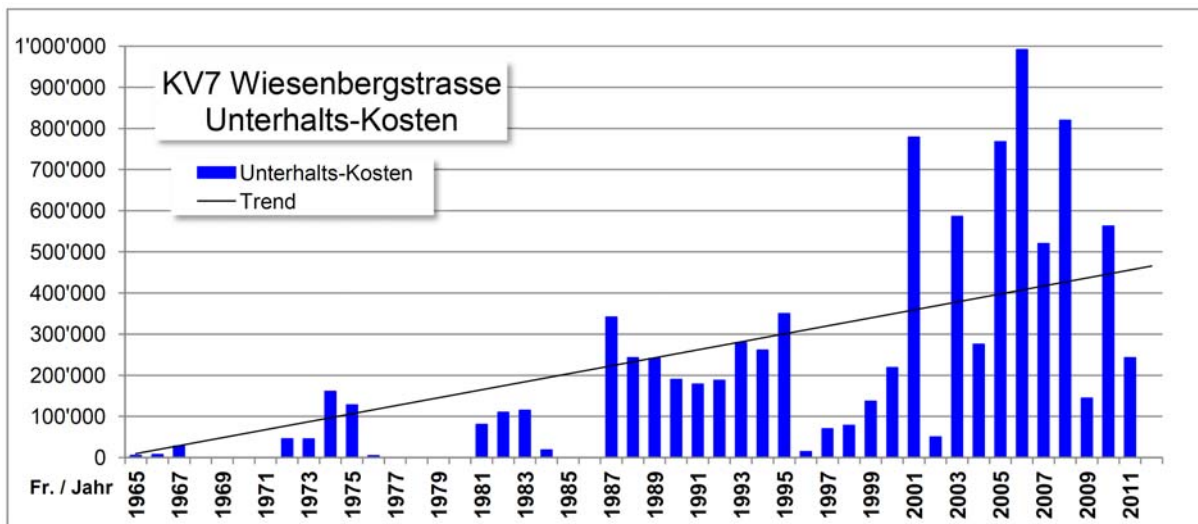


Abbildung 1: Zunahme der Unterhaltskosten für die Wiesenbergstrasse

2 Problemstellung

2.1 Erschliessungskonzept Wiesenberg/Wirzwei

Sowohl aus der Studie zur Erschliessung des Gebietes der Metron AG wie auch aus den Gespräche am runden Tisch resultierte, dass die Erschliessung dieses Gebiet eine Erschliessungsstrasse erfordert. Dies einerseits weil das Gebiet so weiträumig erschlossen werden muss, dass dies Seilbahnen alleine nicht gewährleisten können. Wichtiger aber noch ist, dass der Materialtransport überwiegend auf der Strasse erfolgen muss. Die Seilbahnen gewährleisten dagegen den öffentlichen Verkehr und insbesondere die Erschliessung für den Ski- und Wandertourismus.

2.2 Baulicher Zustand

Die Wiesenbergstrasse und insbesondere Ihre Kunstbauten haben ihr Bestandesalter erheblich überschritten. Der baufällige Zustand erfordert dringend eine Sanierung, was der fortwährende Zusammenbruch der Kunstbauten der letzten Jahre überdeutlich zeigt.

Finanziell ist eine geordnete Instandstellung zudem wesentlich günstiger, als wenn bereits abgebrochene Strassenteile instandgesetzt werden müssen. Das Instandsetzungsprojekt hat deshalb insbesondere das Ziel, dem Zusammenbruch zuvorzukommen, soweit dies möglich ist. Dies wird mit zunehmenden Investitionen allmählich besser zu gewährleisten sein.

2.3 Betriebliche Anforderungen

Die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer ist heute kaum mehr gewährleistet, da das Versagen von einzelnen Bauteilen jederzeit möglich ist. Die jeweils erforderlichen Sofortmassnahmen können nicht auf die verkehrsarme Zeit während der Wintersperre konzentriert werden.

Die Bedeutung der KV7 als parallele Erschliessung neben den Bahnen liegt vor allem im Gütertransport mit Lastwagen (LW). Durch die einschneidenden Gewichtslimiten aufgrund des desolaten Zustandes ist jedoch dieser Gütertransport auf der KV7 heute nicht gewährleistet.

Der Fahrzeugpark für den Gütertransport hat sich zudem in den letzten Jahren zu höheren Transporttonnagen hin entwickelt. So sind auch in Nidwalden 2-Achs LW mit 12 t Leergewicht und 18 t Gesamtgewicht heute nur noch wenige verfügbar. Dabei ist zu beachten, dass selbst ein leerer 2-Achs LW die zulässige Gewichtslimite übersteigt. Die Güter müssen vielmehr auf kleine Dumper oder Traktoren umgeladen werden. Der Kehrachtsammelwagen fährt deshalb heute nur bis zum Mättenwaldkehr.

Der Umlad auf Dumper hat auch für die Instandsetzung der Wiesenbergstrasse einschneidende Konsequenzen. Die Baustellen können nicht mit effizienten Baggern und Bohrgeräten erreicht werden. Die LW der Bauindustrie erreichen die Baustellen nicht. Der Beton muss mit entsprechendem Qualitätsverlust in Kleindumpfern ab der Talstation der LWD transportiert werden. Diese Bauweise ist unwirtschaftlich.

Seit der Erhöhung der Strassenlasten von 28 t auf 40 t hat sich auch die Motorisierung gewandelt. Die heutigen LW haben eine Gesamtlast von 32 t mit drei Achsen oder 34 t mit vier Achsen. Die Begrenzung von 28 t hat deshalb nur noch historischen Wert. Damit die LW nicht nur teilbeladen Mehrtransporte verursachen, wurden die 28 t Limiten sukzessive auf 32 oder 34 t angehoben. Die wirtschaftlich sinnvolle untere Grenze für die Tonnagen ist 32 t und soll deshalb auch an der Wiesenbergstrasse angewendet werden.

2.4 Verkehr

Die KV7 dient neben der Erschliessung der weit verstreuten Wohnbauten auch für die Lasttransporte der Landwirtschaft, der Bewirtschaftung des Schutzwaldes, dem Unterhalt der Wildbäche und für die Transporte der Bauindustrie für Neu- und Umbauten.

Die Wiesenbergstrasse wird von ca. 640 Fz/d befahren, wobei der LKW-Anteil (8/18 to) 5% beträgt (ohne Transporte über Kerns). Die geringe Verkehrsmenge erfordert lediglich einen einspurigen Ausbau mit Ausweichstellen. Eine weitere Begrenzung des geringen Verkehrs ist nicht angezeigt. Der ausgeprägte Bergstrassencharakter, die enge Linienführung und die geringe Sicherung der Steilstrecken begrenzen den Verkehr auf die erforderlichen Fahrten.

Die Kantonsstrasse führt zudem durch steiles Gelände und durch Rutschgebiete. Im Winter ist die Wiesenbergstrasse lawinengefährdet. Aufgrund dieser Randbedingungen ist das Regime einer einspurigen Bergstrasse vorgegeben.

3 Konzept Strassenerschliessung

Aufgrund der oben beschriebenen Situation ergeben sich für die Strassenerschliessung durch die Wiesenbergstrasse resp. für das auszuarbeitende Generelle Projekte für die Instandsetzung Abschnitt Lourdesgrotte bis Stangisbiel folgende Randbedingungen.

3.1 Dimensionierung

Das Regime der Wiesenbergstrasse bleibt grundsätzlich erhalten als einspurige Bergstrasse. Im Einzelnen werden im Projekt folgende Randbedingungen beachtet:

- einspurige Bergstrasse
- Strassenbreite voraussichtlich 3.60 m (massgebender Begegnungsfall LW / Fussgänger)
- Ausweichstellen für PW / PW (PW = Personenwagen) auf Sicht
- Ausweichstellen für LW / LW nicht auf Sicht sondern nur abschnittsweise, ohne dass ein unzumutbares längeres Rückwärtsfahren notwendig ist.
- Ausbau der Geometrie nur soweit, sodass die massgebenden Fahrzeuge schwierige Stellen im Schritttempo ohne Zurücksetzen befahren können.
- Rückbau von bestehenden Überbreiten
- Das Gefälle wird beibehalten bis max. 12 %
- Instandsetzung zur Wiederherstellung der Gebrauchstauglichkeit, Erhöhung der Nutzungsdauer und der Reduktion des baulichen Unterhalts
- Keine zusätzlicher Schutz vor Steinschlag (Schutzdefizite wurden in der Vergangenheit (Unwetter 2005 etc.) bereits behoben.
- Keine Schutzbauten gegen die Lawinen. Auf einen wintersicheren Ausbau wird aus Kostengründen resp. für eine möglichst sparsame Instandsetzung verzichtet.

3.2 Verkehrsregime

- Beibehaltung des engen Bergstrassen-Charakters
- Einspuriger Betrieb mit Fahren auf Sicht ohne Steuerung und Fahrzeitregelung.
- Gewichtsbeschränkung auf 32 t
- Verbot für Anhänger
- Verbot für Reisecars
- Winterfahrverbot
- Längenbegrenzung der Fahrzeuge auf 10 m
(Dies entspricht einem 2-Achs Norm-LW und deckt zugleich die Grösse der 3-Achs-LW und 4-Achs-LW ab. Die drei Lastwagentypen weisen im Übrigen die gleiche Fahrgeometrie auf, womit die Geometrie für einen 2-Achs-LW zugleich die Geometrie für 3-Achs-LW und 4-Achs-LW erfüllt)
- Ausnahmegewilligung für Erschliessung der Weiler/Höfe bei Winterfahrverbot (wie bisher)
- Gewährleistung Erschliessung Liegenschaften während Bau

3.3 Prüfen von Varianten

In der Studie Erschliessung des Gebietes wurden von der Metron Verkehrsplanung AG auch alternative Strassenerschliessungen über die Wissiflüh und das Ächerli untersucht. Die Studie kommt jedoch zum Schluss, dass die Erschliessung über die KV7 die beste ist und insbesondere die wirtschaftlichste.

Beim Instandsetzungsprojekt wird deshalb von der bestehenden Wiesenbergstrasse ausgegangen. Allerdings werden im Sinne der umsichtigen Planung abschnittsweise neue Linienführungen geprüft, um kostenintensive Instandsetzungsabschnitte, geologisch schwierige Abschnitte oder gefährdete Abschnitte zu umfahren. Sofern sich hier günstigere Linienführungen ergeben, werden diese anstelle der Instandsetzung beantragt.

3.4 Instandsetzung / Ausbau

Je nach Ergebnis des Variantenvergleiches können sich für einzelne Abschnitte neue Linienführungen ergeben. Bei drei Kehren, die heute durch das Befahren immer beschädigt werden, drängt sich eine Anpassung der Geometrie auf. Solche Projektbestandteile sind finanztechnisch Ausbauten und nicht Unterhaltsarbeiten wie die übrigen Instandsetzungen. Dies ist in den Genehmigungen zu beachten. Diese Differenzierung wird im Projekt aufgezeigt. Sofern keine neuen Linienführungen wirtschaftlicher sind, ist davon auszugehen, dass der Ausbauanteil sehr gering sein wird.

3.5 Realisierungszeit / Finanzierung

Die Realisierungszeit hängt wesentlich von den Kosten und vom möglichen Baubetrieb auf der einspurigen Strasse unter Gewährleistung der Erschliessung ab. Die Kosten für die Instandsetzung/Ausbau betragen gemäss der Studie Metron rund 39 Mio. Franken. Der effektive Kostenvoranschlag wird erst mit der Bereinigung und Fertigstellung des Projektes vorliegen.

Erfahrungsgemäss ist es mit den kantonalen Finanzmitteln nicht möglich, grosse Etappen zu realisieren. Dies bestimmt die Bauzeit wesentlich.

Ausgehend von diesen Randbedingungen beträgt die Planungs- und Bauzeit 28 Jahre. Die jährliche finanzielle Belastung beträgt damit durchschnittlich rund 1.5 Mio. Franken.

3.6 Finanzierungsetappen

Im Generellen Projekt werden der Handlungsbedarf und die geplanten Massnahmen gesamtheitlich dargelegt. Dieses wird dem Landrat im Jahre 2013 unterbreitet mit dem Antrag für einen ersten Kredit zur Erstellung eines Bau- und Auflageprojektes.

Die Instandsetzung der Wiesenbergstrasse soll anschliessend in 5 bis 6 Etappen erfolgen, für die jeweils ein Bauprojekt mit Kostenvoranschlag ausgearbeitet und dem Landrat zur Genehmigung unterbreitet wird. Die Etappe enthalten Bauarbeiten für 4 bis 5 Jahre mit Krediten von 5 bis 10 Mio. Franken je nach Abschnitt.

Mit diesem Vorgehen wird sichergestellt, dass auf jeweilige Entwicklungen reagiert werden kann. Die Entscheidungsbehörde kann damit auf den Fortschritt laufend Einfluss nehmen. Ebenso können so Erfahrungen aus den ersten Etappen in den weiteren Etappen adäquat berücksichtigt werden.