

Stans, 17. September 2024
Nr. 572

Baudirektion. Amt für Mobilität. Kantonsstrasse KH3, Beckenried, Erhöhung Verkehrsicherheit und Ausbau Radweg, alte Kantonsstrasse – Fähre, generelles Projekt. Verabschiedung des generellen Projektes und Objektkredit. Antrag an den Landrat

1 Sachverhalt

1.1 Ausgangslage

Die Kantonsstrasse KH3 verbindet die Ortschaften Buochs und Beckenried. Im Abschnitt zwischen der alten Kantonsstrasse (Seestrasse, Neuseeland) und der Autofähre ist die Fahrbahnbreite durch die bergseitigen Stützmauern für den Begegnungsfall zweier Busse resp. Busse und Lastwagen (LKW) zu wenig breit, so dass beim Kreuzen die Busse oder LKW regelmässig das seeseitige Trottoir mitbenutzen und somit auch die Fussgänger auf dem Trottoir gefährden.

Die nationalen Radrouten Nr. 2, 3 und 4 verlaufen ebenfalls über diesen engen Strassenabschnitt.



Abbildung 1: Auszug aus Veloland Route 3 und 4



Abbildung 2: Auszug aus Mountainbikeland Route 2

Durch den zu schmalen Strassenraum weichen ausserdem die Velofahrer oft auf das seeseitige Trottoir aus, wobei sie durch die Busse/LKW, welche das Trottoir beim Kreuzen mit Busse/LKW mitbenutzen, wie auch durch die vielen Hauszufahrten gefährdet sind.

Die nachstehende Tabelle zeigt, dass etwas mehr als 18% der Velofahrer das seeseitige Trottoir nutzen:

Fahrtrichtung	Velofahrer auf Fahrbahn MO - SO	Velofahrer auf Trottoir MO - SO	Total Velofahrer MO - SO	DTV [Alle Velos]	Anteil Velos auf Trottoir [%]
Beckenried	581	157	738	105	21.3
Buochs	608	106	714	102	14.8
Gesamt	1'189	263	1'452	207	18.1

Abbildung 3: Verkehrszahlen Velo (14.05-21.05.2019, 7.00 bis 22.00 Uhr)

In der Unfallstatistik des ASTRA werden für den Zeitraum vom 2017 – 2019 im Perimeterbereich drei Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten (■ Schleuder- oder Selbstunfall) aufgeführt, davon deren zwei mit einem Fahrrad. 2018 wurde ein Auffahrunfall (▲) mit Leichtverletzten und Fahrrad erfasst. Dabei wurden nur diejenigen Unfälle berücksichtigt, welche von der Kantonspolizei aufgenommen und rapportiert worden sind.



Abbildung 4: Unfallstatistik 2023 (Quelle ASTRA)

Der Abschnitt zwischen Neuseeland und Autofähre wurde aufgrund der fehlenden Veloverbindung zwischen Buochs und Beckenried bereits im Jahr 2008 in das kantonale Radwegkonzept aufgenommen und auch im kantonalen Richtplan (vgl. V4-3 Langsamverkehr) verankert.

Wegen der hohen zu erwartenden Kosten wurden die notwendige Instandsetzung und der Radwegausbau dieses Strassenabschnittes jedoch immer wieder nach hinten geschoben.

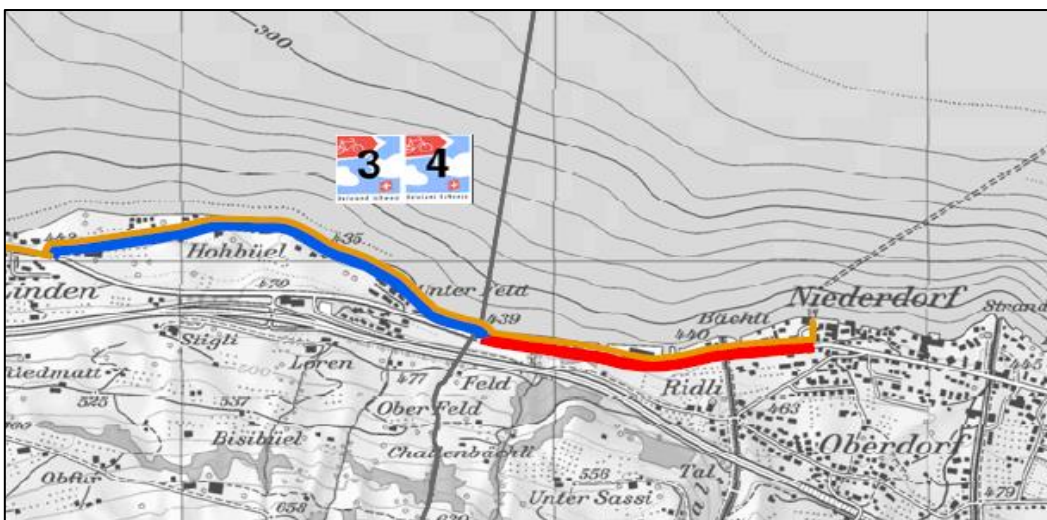


Abbildung 5: Auszug Radwegkonzept 2008

1.2 Projektziele

Mit dem vorliegenden Projekt soll die Verkehrssicherheit des Strassenabschnitts zwischen alter Kantonsstrasse und Autofähre durch eine Verbreiterung des Regelquerschnitts für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden und den Velofahrern ein attraktives Alltags- und Freizeitnetz zur Verfügung gestellt werden. Zudem hat das Projekt die Anforderungen und Randbedingungen hinsichtlich des Natur- und Landschaftschutzes zu erfüllen. Insbesondere liegt der Projektperimeter im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN).

1.3 Einbezug der Gemeinde Beckenried

Das vorliegende generelle Projekt wurde von der Baudirektion in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Beckenried erarbeitet und dem Gemeinderat Beckenried anlässlich der Klausursitzung im Mai 2024 abschliessend vorgestellt.

Mit Beschluss vom 21. Mai 2024 hat der Gemeinderat Beckenried dem Projekt vorbehaltlos zugestimmt. Er führt dabei aus, dass die Kantonsstrasse im fraglichen Strassenabschnitt so auszubauen sei, dass sie für den motorisierten wie auch für den Langsamverkehr sicherer werde. Die geplanten Investitionen seien dabei langfristig zu betrachten. Die Gemeinde Beckenried befinde sich im Wachstum und der öffentliche Verkehr werde laufend ausgebaut. Auch der Veloverkehr nehme stetig zu. Für einen sicheren Betrieb der Strasse sei eine Instandsetzung dringend notwendig. Dabei sei sinnvoll und richtig, dass auch der Radwegausbau miteinbezogen werde.

1.4 Öffentliche Auflage

Das Projekt lag von 10. Juli 2024 bis zum 9. August 2024 öffentlich auf. Es gingen insgesamt drei Einwendungen sowie von sechs Personen/Institutionen Anregungen und Vorschläge zu neun verschiedenen Themenbereichen ein.

2 Erwägungen

2.1 Normalprofil Kantonsstrasse ohne Veloweg

Das geometrische Normalprofil für das Kreuzen LKW/LKW resp. Bus/Bus ohne Velostreifen sieht bei Tempo 50 bis 70 km/h eine Fahrbahnbreite von 6.80 m vor. Die Kantonsstrasse KH 3 weist jedoch heute im Abschnitt zwischen Neuseeland und Träschlibach einen Regelquerschnitt von nur ca. 6.20 m auf. Sie entspricht damit nicht mehr den heutigen Anforderungen und Normen.

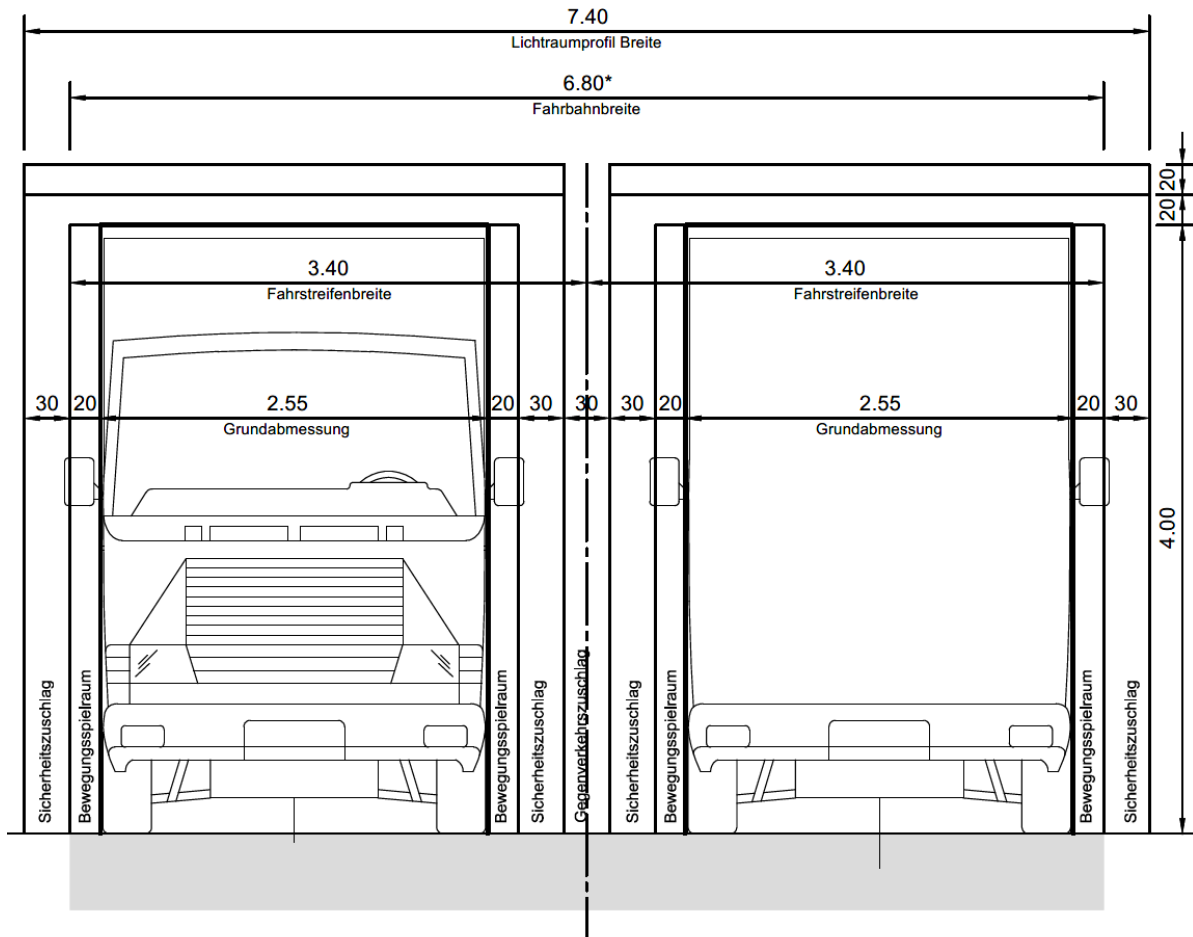


Abbildung 6: Geometrische Normalprofil LKW/LKW bei T60

Auf dem Abschnitt zwischen der alten Kantonsstrasse und dem Träschlibach ist vor allem von Buochs kommend bei der leichten S-Kurve vor der Träschlibachbrücke nicht ersichtlich, dass das Kreuzen bei einer Geschwindigkeit von 50-70km/h für LKW/LKW nur erschwert möglich ist. Daher weichen die LKW resp. Busse oft auf das seeseitige Trottoir aus. Ein Ausweichen bergseits ist nicht möglich, da die Stützmauer den Strassenraum dort begrenzt. Busse und LKWs gefährden mit solchen Ausweichmanövern leider regelmässig Fussgänger, welche sich auf dem Trottoir befinden.

Mit der signalisierten Geschwindigkeit von Tempo 60 (wie auch bei Tempo 50) ist der Begegnungsfall von LKW/LKW resp. LKW/Bus beim aktuellen Regelquerschnitt nicht gewährleistet. Somit drängen sich – auch ohne die Realisierung eines Radweges – bauliche Massnahmen zur Verbreiterung der Strasse auf. Nur so kann auf diesem Kantonsstrassenabschnitt die Verkehrssicherheit dem heutigen Verkehr entsprechend gewährleistet werden.

2.2 Linienführung Radweg

Gemäss kantonalem Radwegkonzept 2008 ist eine Veloroute zwischen Neuseeland und Autofähre über die Kantonsstrasse KH3 zu realisieren.

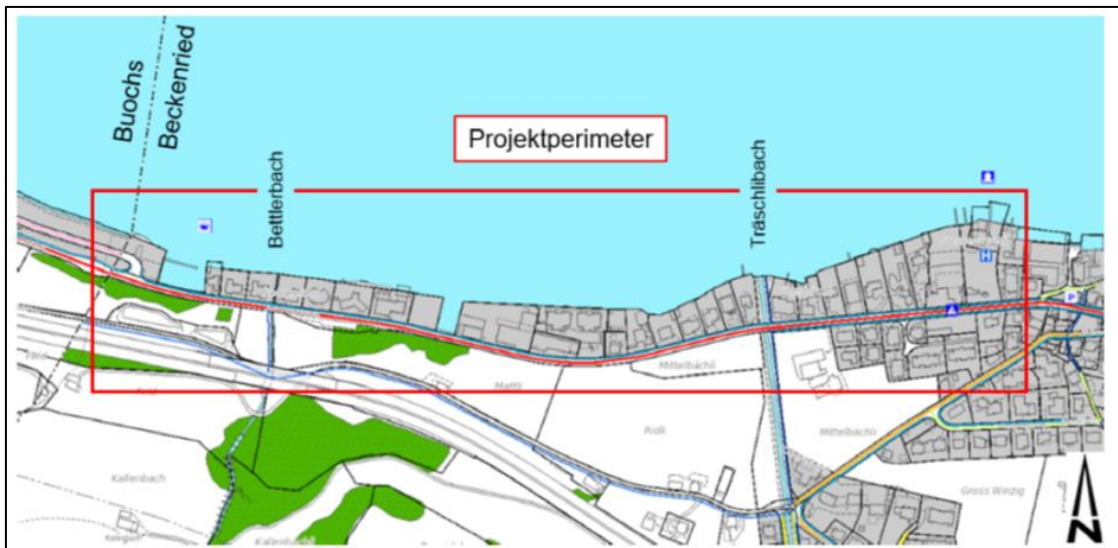


Abbildung 7: Projektperimeter

Eine alternative Linienführung über die Ridlistrasse wurde geprüft, jedoch insbesondere aus folgenden Gründen verworfen:

- Sie würde nicht mehr der nationalen Veloroute sowie dem kantonalen Radwegkonzept entsprechen. Namentlich wäre die Autofähre, welche durch die nationale Veloroute erschlossen werden soll, für Velofahrende nur auf Umwegen erreichbar.
- Eine Linienführung via Ridlistrasse würde zu einer bedeutenden Mehrlänge führen. Die Distanz vom Knoten alte Kantonsstrasse bis zur Autofähre würde statt 1'000 Meter, 2'300 Meter betragen und wäre damit mehr als doppelt so lang.
- Eine solche Linienführung würde grössere Steigungen und Gefälle aufweisen.
- Ein längerer und steilerer Veloweg würde von den wenigsten Velofahrenden genutzt. Alltags-Velofahrende (auf dem Weg zur Schule oder Arbeit) und Familien mit Kindern würden vermutlich weiterhin auf der Kantonsstrasse bzw. dem Trottoir entlang der Kantonsstrasse fahren.
- Schliesslich würde mit einer Veloroute via Ridlistrasse die Problematik Begegnungsfall LKW/Bus bestehen bleiben.

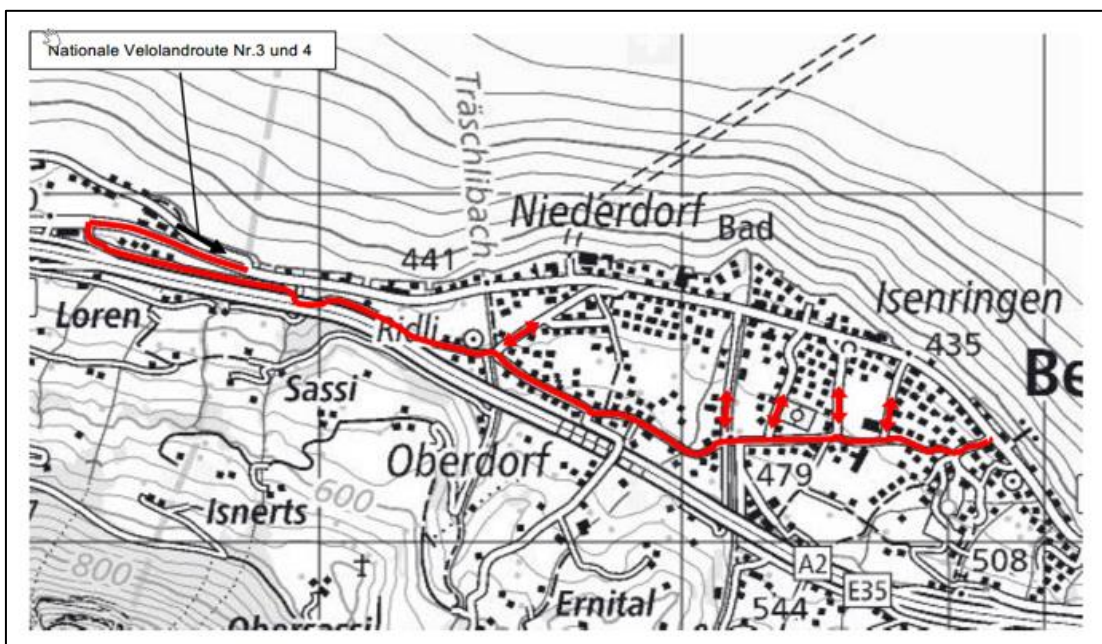


Abbildung 8: verworfene Alternativroute über Ridlikapelle

2.3 Evaluation Regelquerschnitt

Ausgehend vom Grundsatzentscheid, wonach der Radweg für die Velofahrenden auf der Kantonsstrasse KH3 realisiert werden soll, wurde in Absprache mit der Gemeinde Beckenried der notwendige Regelquerschnitt evaluiert. Grundsätzlich ist dieser im Projektperimeter in zwei Abschnitte einzuteilen: den Ausserortsbereich mit Tempo 60 bis zur Brücke Träschlibach und den Innerortsbereich mit Tempo 50 ab Brücke Träschlibach bis zur Autofähre.

2.3.1 Grundvarianten

In der Evaluation des Regelquerschnittes wurden vier Grundvarianten untersucht.

Variantennummer	V1	V2	V3	V4
Variantenamen	Konzept Hergiswil	Kernfahrbahn	Kombinierter Velo-/ Gehweg	Velostreifen
Strassenraumerweiterung (Landbedarf)	0.00 m	ca. 1.50 m	ca. 1.70 m	ca. 3.50 m

Abbildung 9: Übersicht Grundvarianten

Variante V1 Konzept Hergiswil:

Bei dieser Variante würde die Fahrbahn analog der Kernfahrbahn von Hergiswil gestaltet. Die bestehende Strasse würde mit beidseitigen Radstreifen von ca. 1.40m Breite markiert. Für diese Variante müsste die bisherige Ausserortsstrecke ab Neuseeland bis Träschlibach zwingend in eine Innerortsstrecke mit Tempo 50 umsignalisiert werden.

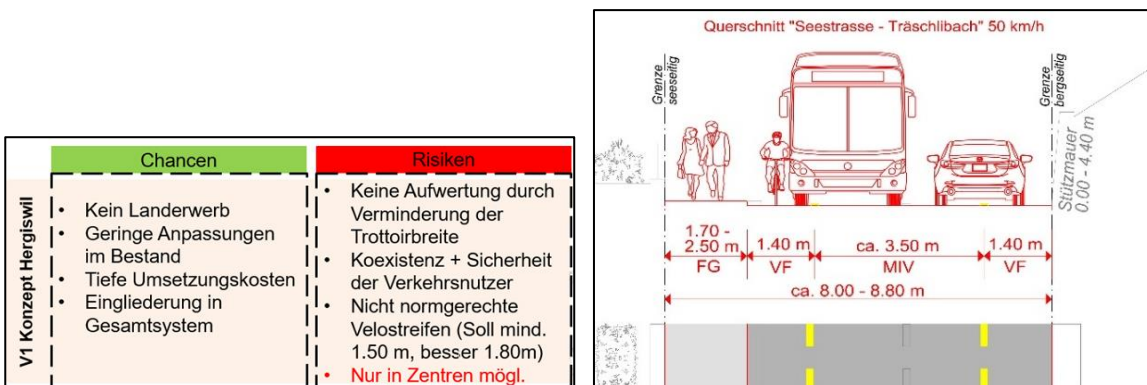


Abbildung 10: Variante V1

Variante V2 Kernfahrbahn:

Bei dieser Variante würde die Kantonsstrasse mit einer normgerechten Kernfahrbahn erstellt. Sie wäre jedoch ebenfalls nur innerorts zulässig. Auch bei dieser Variante müsste die zulässige Geschwindigkeit daher im gesamten Projektperimeter auf 50 km/h herabgesetzt werden. Die gesamte Fahrbahnbreite würde 7.50 m betragen, mit beidseitigen Radstreifen von je 1.50 m Breite.

	Chancen	Risiken
V2 Kernfahrbahn	<ul style="list-style-type: none"> Geringer Landerwerb Eingliederung ins Gesamtsystem Sicherheit durch Velostreifen MIV orientiert sich zur Fahrbahnmitte 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau Strassenbreite Ausbau Kunstbauten Eingeengte Fahrbahnbreite Behinderung durch Mitbenützung Velostreifen Nur innerorts möglich

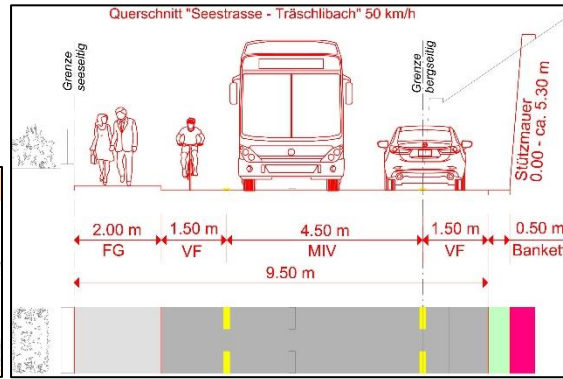


Abbildung 11: Variante V2

Variante V3 Kombierter Velo-/Gehweg:

Ein Ausbau mit einem kombinierten Velo-/Gehweg seeseits würde zu einer Fahrbahnbreite von mind. 6.20 m führen mit einem separat geführten Velo-/Gehweg mit einer Breite von 3.50 m (inkl. Trennstreifen zur Fahrbahn). Dabei wäre eine Verbreiterung des Strassenraums von ca. 1.70 m notwendig.

	Chancen	Risiken
V3 Komb. Velo-/Gehweg	<ul style="list-style-type: none"> Weiterführung in Richtung Buochs Aufwertung Perimeter Physischer Abgrenzung zu MIV + ÖV Aufenthaltsbereich Hindernisfreies Kreuzen 	<ul style="list-style-type: none"> Weiterführung zur Fähre Landerwerbskosten Ausbau Stützmauer bis 5.50 m Höhe Querungsbeziehungen Koexistenz Velo und Fussgänger Kritische Hauszufahrten

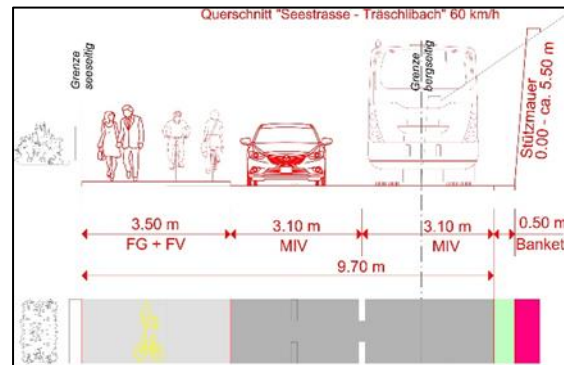


Abbildung 12: Variante V3

Variante V4 Velostreifen:

Bei einem normgerechten Ausbau der Kantonsstrasse mit beidseitigen Radstreifen von mindestens je 1.50 m – 1.80 m Breite und einer Fahrbahnspur von ca. 6.0 m ergibt sich ein Strassenraum von rund 9.50 m. Der Strassenraum muss dabei um ca. 3.5 m erweitert werden.

	Chancen	Risiken
V4 Velostreifen	<ul style="list-style-type: none"> Eigener Velostreifen Sicherheitsgefühl Erhöhung Verkehrskapazität Barrierefreies Kreuzen 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriff im Neubau der Kunstbauten Eingriff in Parzellen Hohe Landerwerbskosten Eingliederung ins Gesamtsystem

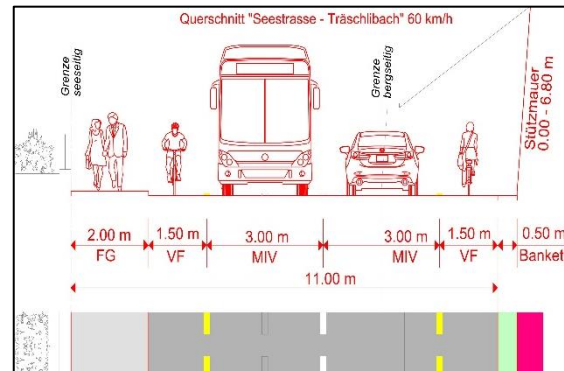


Abbildung 13: Variante V4

2.3.2 Variantenentscheid Abschnitt Neuseeland bis Träschlibach

2.3.2.1 Variantenvergleich im Allgemeinen

Während der Ausarbeitung des Vorprojektes stellte sich heraus, dass eine sichere Strassenführung unter Einbezug einer Radwegverbindung in jedem Fall nur durch eine Verbreiterung des Strassenraumes erreicht werden kann. Die Variante 1 "Konzept Hergiswil" mit einer schmalen Kernfahrbahn könnte zwar auf dem bestehenden Regelquerschnitt realisiert werden. Sie würde damit tiefe Umsetzungskosten nach sich ziehen und es müsste kaum Land erworben werden. Mit dem Verzicht auf eine Verbreiterung des Strassenraums könnten aber die Projektziele nicht erreicht werden. Weder würde die Kantonsstrasse normgerecht ausgebaut, so dass in Zukunft ein sicheres Kreuzen von LKW und Bus ermöglicht würde, noch könnte eine sichere Veloverbindung zwischen Buochs und Beckenried realisiert werden. Dieser Kantonsstrassenabschnitt würde vor allem für den Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrer) sehr unsicher und unattraktiv bleiben.

Die Varianten V1 und V2 mit einer Kernfahrbahn würden zudem eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit im heutigen Ausserortsbereich ab Neuseeland bis Träschlibach auf 50 km/h bedingen. Zwar ist dieser Streckenabschnitt nur einseitig überbaut und eine solche Änderung der Signalisation wäre theoretisch denkbar. Aufgrund des bergseitigen Landschaftsbildes würde die Strecke jedoch von den Verkehrsteilnehmenden nicht als Innerortsbereich wahrgenommen und daher die entsprechende Reduktion der Geschwindigkeit voraussichtlich auch nicht toleriert und eingehalten. Zudem könnten gefährliche Ausweichmanöver im Begegnungsfall von LKWs und Bus auf das Trottoir auch mit einem reduzierten Geschwindigkeitsregime nicht verhindert werden. Daher soll das bestehende Geschwindigkeitsregime belassen und auf eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen Neuseeland und Träschlibach auf 50 km/h verzichtet werden.

Mit der Variante 3 mit einem kombinierten Velo-/Gehweg seeseits könnte zwar das bisherige Verkehrsregime mit Tempo 60 beibehalten werden. Diese Lösung hat aber den gravierenden Nachteil, dass wegen den zahlreichen Hauszufahrten weitere Sicherheitsrisiken geschaffen würden. Zudem wurde auch die Koexistenz von Velo und Fussgänger auf dem kombinierten Weg eher kritisch beurteilt. Schliesslich müssten auch bei diesem Lösungsansatz neue Stützmauern mit einer Höhe bis zu 5.50 Meter erstellt werden.

Bei der Berechnung der Kosten stellte sich schliesslich heraus, dass neue Stützbauwerke bereits bei einer geringen Verschiebung bergwärts zu hohen Kosten führen. Aus diesen Gründen wurde bei der Ausarbeitung des generellen Projektes die Variante V4 mit einem beidseitigen Velostreifen weiterverfolgt.

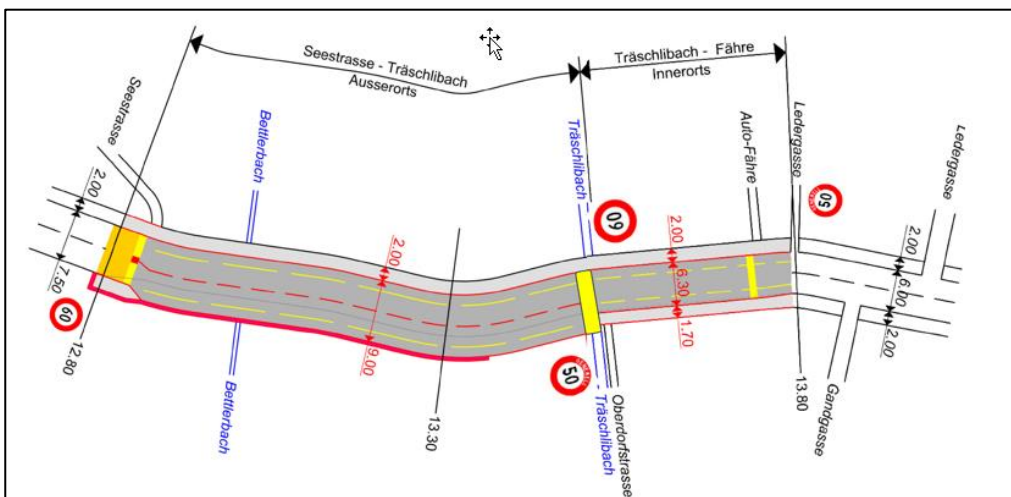


Abbildung 14: Schema Ausbau Regelquerschnitt

2.3.2.2 Gegenüberstellung Variante V2 und Variante V4

Bei den Gesprächen mit dem Gemeinderat Beckenried standen vor allem die Variante V2 Kernfahrbahn (mit einer Fahrbahnbreite von mind. 7.50 m) und die Variante V4 Vollausbau (Fahrbahn mit beidseitigem Velostreifen mit einer Breite von 9.50m) im Vordergrund. Daher sollen im Folgenden diese beiden Varianten nochmals detailliert ausgeführt und einander gegenübergestellt werden.

Was die Kosten betrifft, so verlangen beide Varianten eine Fahrbahnverbreiterung, so dass bei beiden Varianten eine Verschiebung der Stützmauer zwingend ist. Beim Vollausbau muss die Fahrbahn um rund 3.50 m (auf 9.50 m) und bei einer Kernfahrbahn um 1.50 m (auf 7.50 m) verbreitert werden. Die Variante 2 mit Kernfahrbahn könnte rund 2-3 Mio. günstiger erbaut werden. Die Kostenersparnis beläuft sich somit auf rund 10%. Statt ca. 25 Mio. würde das Projekt rund 22-23 Mio. Franken kosten.

Mit Blick auf die Verkehrssicherheit sollte den Velofahrenden bei einem DTV (durchschnittlichen täglichen Durchgangsverkehr) von mehr als 3'000 Fahrzeugen eine eigene Fahrspur zur Verfügung stehen. Heute beträgt der DTV auf diesem Streckenabschnitt ca. 5'500 bis 6'000 Fahrzeuge, so dass sich ein Vollausbau schon allein aufgrund des Verkehrsaufkommens aufdrängt. Zudem ist die Kantonsstrasse KH3 die einzige Erschliessungsachse nach Beckenried, so dass auf dieser Strasse auch viele Postautos und Lastwagen verkehren. Der fragliche Streckenabschnitt ist des Weiteren Bestandteil der nationalen Velorouten 3 + 4, der Mountainbikeroute 2 und im Radwegkonzept 2008 enthalten. Schliesslich wird er auch von vielen einheimischen Velofahrern mit dem Ziel Neuseeland befahren. Die Verkehrssicherheit wie auch die Bedeutung für die Velofahrenden verlangen somit nach eigenen Fahrspuren für den Auto-, Bus- und Lastwagenverkehr wie auch für die Velofahrenden; das heisst nach insgesamt vier Fahrspuren (zwei für Velofahrende und zwei für Auto-, Bus- und Lastwagenverkehr). Bei einer Kernfahrbahn kann dies nicht umgesetzt werden, da dort zwar zwei Radstreifen, jedoch keine Mittellinien markiert werden. Somit muss auch aus Verkehrssicherheitsgründen dem Vollausbau (Variante V4) klar der Vorzug gegeben werden.

Falls der Streckenabschnitt nur mit einer Kernfahrbahn ausgebaut würde, wäre dieser neu zwingend dem Innerortsbereich zuzuweisen, da Kernfahrbahnen ausserorts nicht zulässig sind (vgl. Signalisationsverordnung SSV Art. 74a Abs. 2). Aufgrund der einseitigen Überbauung ist eine Signalisationsänderung mit einer Reduktion der Geschwindigkeit auf 50 km/h problematisch. Theoretisch könnte dazu ein Versuchsbetrieb gestartet werden, was aber nur mit einem vorgängigen Ausbau der Strasse auf eine Kernfahrbahnbreite von 7.50 m möglich wäre. Ein solches Vorgehen scheint wenig zielführend, da damit bereits Kosten von mehreren Millionen Franken ausgelöst würden. Da der fragliche Streckenabschnitt nicht als Innerortsstrecke wahrgenommen wird, besteht zudem die Gefahr, dass sich die Autofahrenden nicht an die gebotene Geschwindigkeit von Tempo 50 halten. Damit würden zusätzliche bauliche Massnahmen – und damit Mehrkosten - notwendig. Eine Kernfahrbahn könnte sich auch aus finanziellen Gründen im Nachhinein nur als zweitbeste Lösung herausstellen.

Schliesslich sind die Chancen für Bundesbeiträge beim Agglomerationsprogramm bei einer Kernfahrbahn aufgrund des deutlich schlechteren Kosten- und Nutzenverhältnis viel geringer – wenn nicht gar inexistent. Und es käme zu Verzögerungen, da das Projekt aufgrund eines geänderten Regelquerschnitts neu aufzulegen wäre. Es könnte wohl erst beim Agglomerationsprogramm der 6. Generation als A-Massnahme realisiert werden.

2.3.3 Festlegung Regelquerschnitt ausserorts

Basierend auf den gültigen Strassenbaunormen ergibt sich somit eine Fahrbahnbreite von 9.50 m.

Mit dieser Fahrbahnbreite können folgende massgebende Begegnungsfälle abgedeckt werden:

Begegnungsfall Velo – LKW – PW – Velo

Begegnungsfall Velo – LKW – LKW

Begegnungsfall Velo – LKW – LKW – Velo wird bei T60 nicht abgedeckt (seltener Fall)

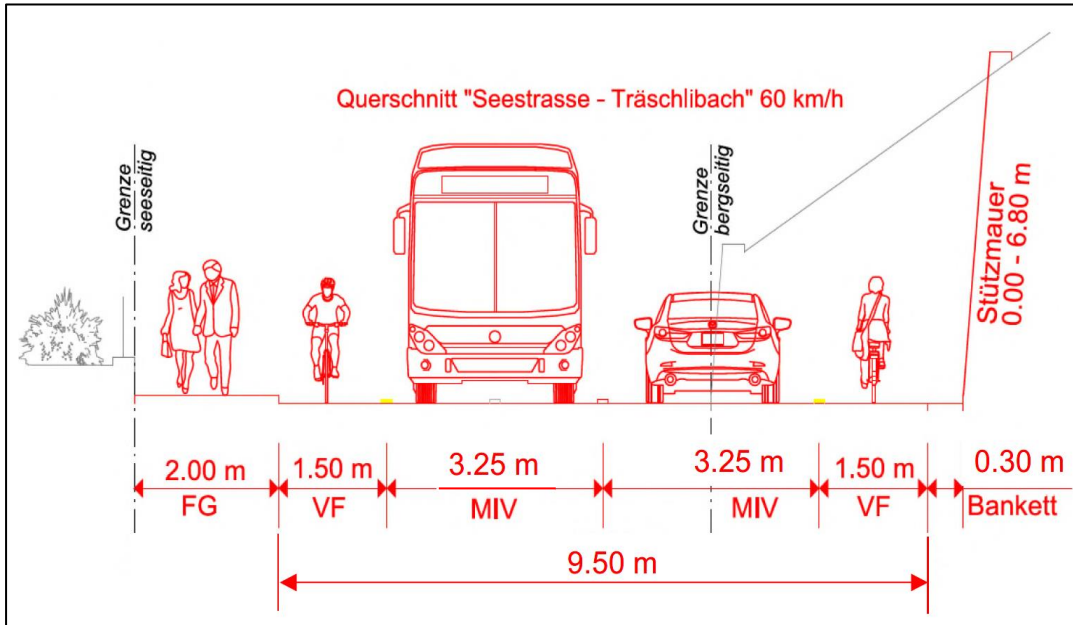


Abbildung 16: Regelquerschnitt ausserorts

Abbildung 15: Schema Regelquerschnitt Seestrasse - Träschlibach

Velostreifen mit einer Breite von 1,50 m – wie aktuell vorgesehen – entsprechen dem bisherigen Ausbaustandard in Nidwalden. Derzeit sind schweizweit Bestrebungen im Gang, Velostreifen in Zukunft auf 1,80 m zu verbreitern, um die Sicherheit der Velofahrenden auch angesichts des zunehmenden Verkehrs mit E-Bikes etc. zu erhöhen. Die Fachstelle BfU bestätigt, dass mit einer Gesamtbreite des Strassenraumes von 9,50 m Velostreifen auch mit einer Breite von 1,75 bis 1,80 m möglich sind. Der zusätzliche Raum für die Velofahrer würde zu Lasten der Fahrbahn gehen. Der Landrat hat mit dem generellen Projekt die Gesamtbreite des Strassenraumes zu definieren. Daher spielt es für die Festlegung des Regelquerschnitts noch keine Rolle, ob der Veloweg mit einer Breite von 1,50 m oder 1,80 m markiert wird. Der Regierungsrat wird die definitive Markierung im Ausbauprojekt festlegen müssen.

2.3.4 Regelquerschnitt innerorts

Der Regelquerschnitt von 6,0 m Breite soll im Innerortsbereich zwischen der Brücke Träschlibach und Autofähre beibehalten werden. Auch hier wird erst im Ausführungsprojekt definitiv festgelegt, wie dieser Abschnitt markiert wird (Beibehalten der Mittellinie, Kernfahrbahn analog Hergiswil oder Demarkierung analog der Robert-Durrerstrasse in Stans). Dabei wird auch mitentscheidend sein, wie der Strassenraum ab der Autofähre Richtung Ortskern Beckenried in Zukunft aussehen wird. Beides wird nach Anhörung der Gemeinde Beckenried beschlossen und ausgeführt.

2.4 Projektbeschreibung

Die Instandsetzung und der Ausbau des Radwegs umfasst folgende Kernelemente:

- Behindertengerechter Ausbau Bushaltestelle Unterfeld mit Busbuchten
- Umgestaltung Knoten Neuseeland
- Verbreiterung Regelquerschnitt ausserorts auf 9,50 m

- Anpassung Durchlass Bettlerbach infolge breiterer Fahrbahn
- Wegfall der Parkplätze beim Bettlerbach (kein rückwärtiges Manövrieren auf die Kantonsstrasse)
- Abbruch und Neubau der bergseitigen Stützmauern
- Innentor Träschlibach (Übergang Regelquerschnitt ausserorts-Innerorts)
- Neubau Träschlibachbrücke
- Marginale Umgestaltung Innerorts
- Instandsetzung Entwässerung und Werkleitungen
- Einbau lärmarmen Beläge
- Anpassung öffentliche Beleuchtung auf Stand der Technik

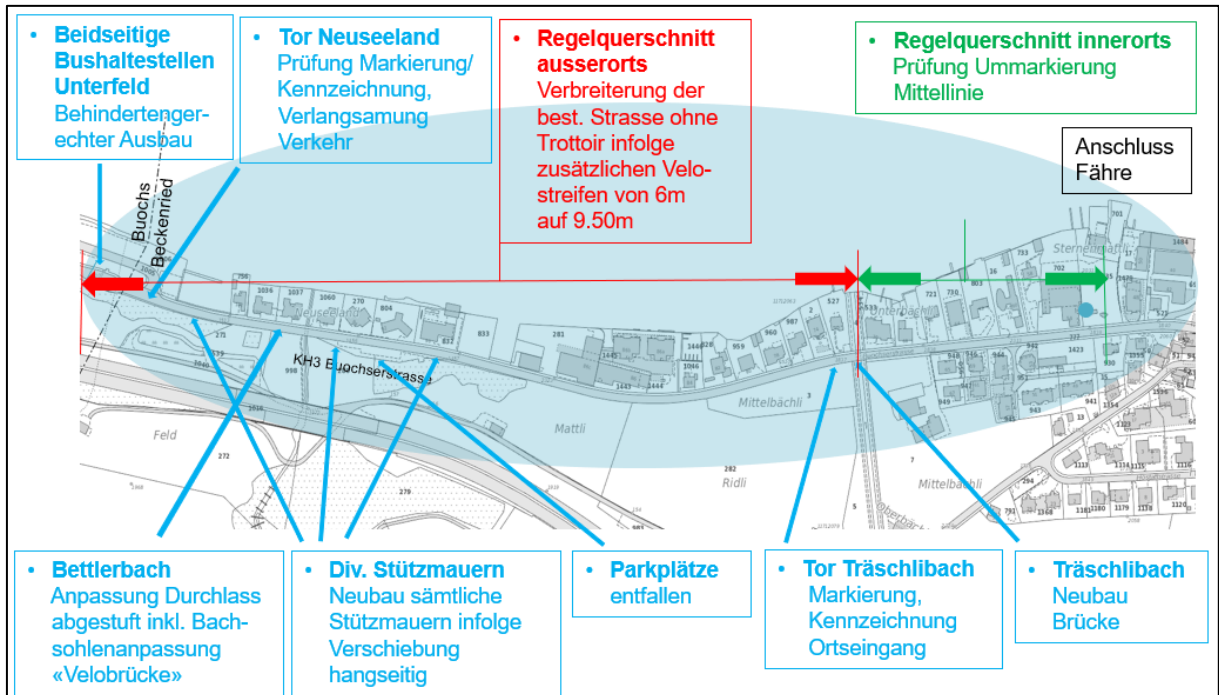


Abbildung 16: Kernelemente Projekt

2.4.1 Haltestelle Unterfeld

Die bestehende Busbucht Unterfeld ist noch nicht hindernisfrei und muss entsprechend ausgebaut werden. Sie muss dabei als Busbucht erhalten bleiben und es ist keine Fahrplanhaltestelle möglich. Zum einen, weil sich die Haltestelle ausserorts befindet, zum anderen, weil das Postauto hier für die Einhaltung bzw. Stabilität des Fahrplanes die Möglichkeit haben muss, etwas länger anzuhalten (sog. Ausgleichszeiten).

2.4.2 Knoten alte Kantonsstrasse

Beim Knoten Seestrasse sind die Sichtverhältnisse zu verbessern. Zudem ist eine sichere Fussgängerquerung zu der Haltestelle Unterfeld geplant.

2.4.3 Angepasste Regelquerschnitt ausserorts

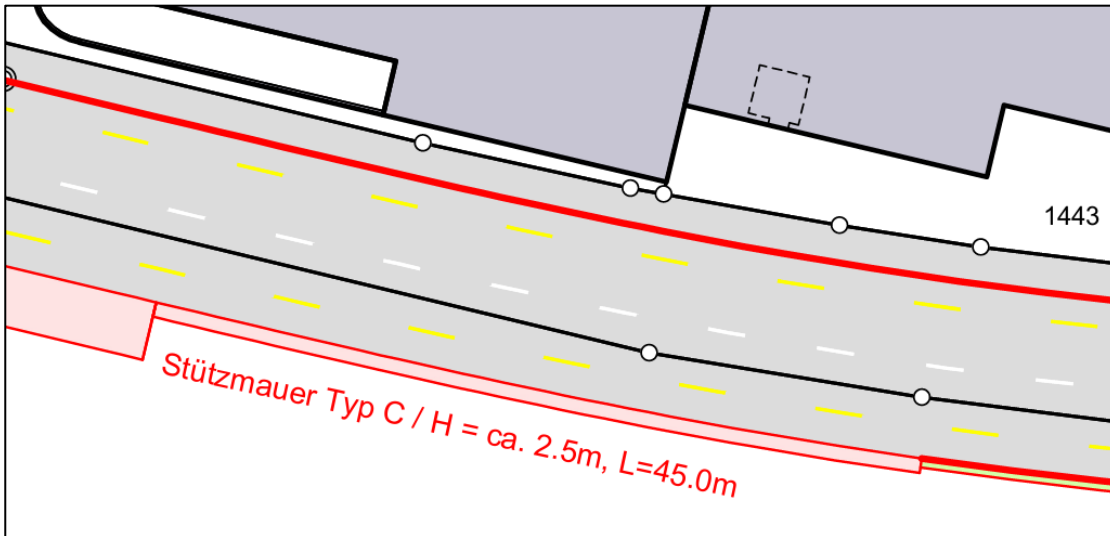


Abbildung 17: Regelquerschnitt

- Seeseitiges Trottoir	2.00 m	} Total Fahrbahn 9.50 m
- Velostreifen	1.50 m	
- Fahrbahn seeseitig	3.25 m	
- Fahrbahn bergseitig	3.25 m	
- Velostreifen	1.50 m	
- Bankett bergseitig	0.50 m	

2.4.4 Anpassung Durchlass Bettlerbach

Durch die Verbreiterung der Strasse bergseits wird das Abflussprofil des Bettlerbaches eingengt. Aus energetischen Gründen kann die Sohle nicht beliebig abgesenkt werden. Damit der Durchlass des Baches gewährleistet bleibt, muss daher der Radweg angehoben und mit einer Einlaufschürze versehen werden.

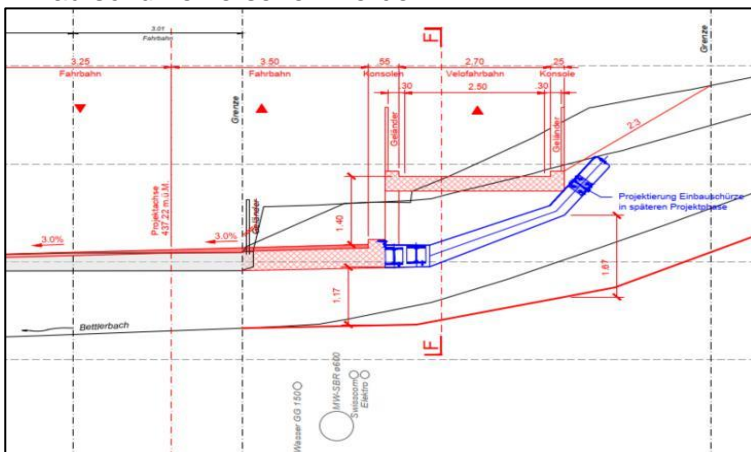


Abbildung 18: Querprofil im Bereich der Radrampe und Radbrücke über den Bettlerbach

2.4.5 Parkplätze Bettlerbach

Beim heutigen Parkplatz beim Bettlerbach bestehen derzeit insgesamt 16 Parkfelder. Durch die Strassenverbreiterung würde für die Realisierung von Parkfeldern weniger Raum zur Verfügung stehen. Es könnten nur noch vier bis fünf Parkplätze neu erstellt werden. Sie müssten zudem alle längsseitig angeordnet werden und kämen unmittelbar angrenzend an den Velostreifen zu liegen. Grundsätzlich sollten Parkplätze längsseitig ausserorts aus Sicherheitsgründen, wenn möglich vermieden werden. Auch Parkplätze angrenzend an Velostreifen stellen für die

Verkehrsteilnehmenden aufgrund des Manövrierens beim Parkvorgang zusätzliche Sicherheitsrisiken dar. Daher wird aus Sicherheitsgründen auf die Realisierung von vier bis fünf Parkplätzen verzichtet. Die Erstellung einer grosszügigeren Parkfläche mit mehr als fünf Parkfeldern wäre mit unverhältnismässig hohen Kosten und Kulturlandverlust nicht sachgerecht.

2.4.6 Neubau der bergseitigen Stützmauern

Infolge der steilen bergseitigen Böschung weisen die neuen Stützmauern eine Höhe von bis zu rund 9 m aus. Um die Höhe etwas zu brechen, werden die hohen Mauern abgestuft gebaut. Aus landschaftlichen Gründen (BLN-Gebiet) sind die Mauern mit Natursteinen zu verkleiden oder zu begrünen.

Aus geologischen Gründen müssen die neuen Stützbauwerke mit Anker gesichert werden. Voraussichtlich werden diese Bauwerke mit begrünten Bohrpfehlwänden ausgeführt. Diese Baumethode hat sich in kritischen Hanglagen bewährt. Im Rahmen des Bauprojektes sind alternative Stützkonstruktionen noch vertieft zu betrachten. Generell kann aber davon ausgegangen werden, dass im Zusammenhang mit der Verbreiterung des Strassenraumes teure Stützmauerwerke notwendig werden.

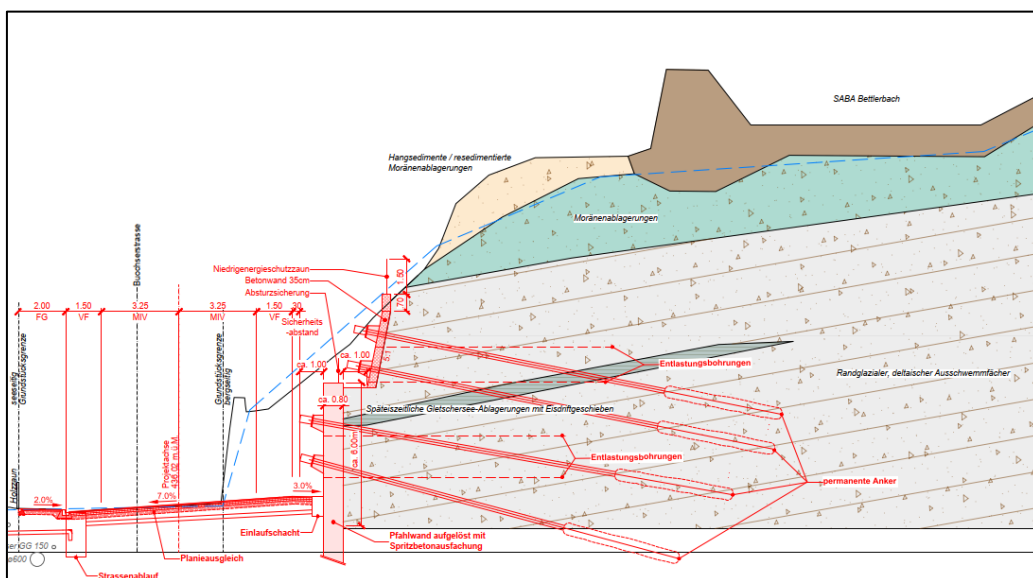


Abbildung 19: Schemaschnitt Stützbauwerk

2.4.7 Innentor beim Träschlibach

Die heutige Innerortstrecke beginnt rund 50 m nach der Träschlibachbrücke. Theoretisch könnte der Übergang der Ausserortstrecke zur Innerortstrecke unmittelbar nach der Träschlibachbrücke gestaltet werden. Damit das Gerinne durch die Verbreiterung des Träschlibaches nicht neugestaltet werden muss (mit Folgekosten für eine Renaturierung bis zum See) und um möglichst wenig Kulturland zu beanspruchen, soll der Übergang von der Ausserortstrecke zur Innerortstrecke neu von Buochs herkommend vor dem Träschlibach erfolgen. Hierzu ist die Innerortstrecke vom Dorfzentrum kommend neu bis vor den Träschlibach neu zu signalisieren.

2.4.8 Träschlibach

Beim vorliegenden Projekt ist der komplette Neubau der Brücke über den Träschlibach geplant. Diese Brücke weist bereits heute gemäss den Erhebungen des Ingenieurbüro Schubiger AG ein statisches Defizit auf und müsste unabhängig vom vorliegenden Projekt in den nächsten Jahren ersetzt werden. Lage und Geometrie des Neubaus werden dabei massgebend durch den Verlauf und die hydraulischen Verhältnisse des Baches bestimmt. Der Träschlibach

wird von der Autobahn A2 bis zum Einlauf in den Vierwaldstättersee in einem befestigten Gerinne geführt. Die aktuellen Durchflussverhältnisse genügen den Anforderungen an den Hochwasserschutz bereits heute nur teilweise, weshalb vor rund zwei Jahren bergseitig der Brücke bauliche Veränderungen vorgenommen worden sind, um bei Hochwasser ein Überströmen der Strasse zu verhindern. Anpassungen am Bachgerinne sind nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich, weshalb die Unterkante der neuen Brücke die heutige Kote nicht unterschreiten darf und das Gerinne nach Möglichkeit erhalten werden sollen. Daher wird die neu projektierte Kantonsstrasse gegenüber heute angehoben und die Richtung des Quergefälles geändert. Abdichtungen und Belagsaufbau werden nach aktuellem Stand der Technik projektiert. Es wird angestrebt, dass die bestehenden Widerlagerwände erhalten bleiben.

2.4.9 Entwässerung Werkleitungen und Beleuchtung

Strassenentwässerung ausserorts

Im Strassenraum ausserorts (Bushaltestelle bis Träschlibach) werden die Strassenabläufe, inkl. deren Ableitungen aufgrund der Anpassung der Querschnittsgeometrie und Quergefälle neu erstellt. Die bestehenden Strassenentwässerungsleitungen (Sammelleitungen) für den Anschluss der Strassenabläufe sollen wieder verwendet werden. Entlang der Stützmauer wird eine Belagsschale vorgesehen, um das Regenwasser der Stützmauer zu fassen.

Strassenentwässerung innerorts

Im Innerortsabschnitt (Träschlibach bis Autofähre) wird die Strasse geometrisch nicht verändert. Die bestehende Einlaufschächte und Leitungen werden soweit notwendig instandgesetzt.

Kanalisation (Eigentum Gemeinde Beckenried)

Gemäss Auskunft der Gemeinde Beckenried ist zum heutigen Zeitpunkt kein Erneuerungs-/ bzw. Sanierungsbedürfnis vorhanden. Die Gemeinde Beckenried hat sich aber vorbehalten, vor einem möglichen Baubeginn die Kanalisation untersuchen zu lassen und dann zu entscheiden, ob sie zeitgleich mit dem vorliegenden Projekt etwas sanieren möchte.

Wasserleitungen (Gemeindewerke Beckenried)

Gemäss Auskunft der Gemeindewerke Beckenried sollen mit dem Projekt die Wasserleitungen im Bereich Neuseeland bis Träschlibach erneuert werden. Ein Projektierungsvorschlag wurde durch die Gemeindewerke Beckenried ausgearbeitet.

Elektro (Gemeindewerke Beckenried)

Das Trasse soll vom Träschlibach bis zum Verbundschacht Neuseeland verstärkt werden.

Öffentliche Beleuchtung

Die Beleuchtung wird gemäss dem heutigen Zustand hangseitig wieder hergestellt.

2.5 Umweltmassnahmen

2.5.1 Lärm

Die Instandsetzung der Strasse und der Ausbau des Radwegs ist gemäss Umweltgesetzgebung eine wesentliche Änderung der Anlage. Gemäss dieser Gesetzgebung und der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sind bei wesentlichen Änderungen bei Überschreitung der Lärmgrenzwerte Massnahmen an der Quelle (z.B. Temporeduktion und/oder der Einbau von lärmarmen Belägen) zu prüfen. Reichen diese Massnahmen nicht aus, sind bei Immissionsgrenzwertüberschreitungen bei den betroffenen Liegenschaften Schallschutzfenster (SSF) einzubauen.

Beim heutigen Planungsstand ist vorgesehen im gesamten Projektperimeter lärmarme Beläge einzubauen, um den Lärm möglichst zu dämmen. Trotz Einbau der lärmarmen Beläge sind

aufgrund erster Berechnungen Massnahmen an einzelnen Gebäuden allenfalls zwingend. Im Rahmen des Bauprojektes sind diese Massnahmen noch vertieft zu untersuchen.

2.5.2 Naturgefahren

Im Abschnitt Unterfeld bis Mattli besteht unter anderem eine Gefährdung von flachgründigen Spontanrutschungen mit schwacher Intensität sowie von rollendem bis hüpfendem Sekundärsteinschlag mit schwacher Intensität. Damit im Ereignisfall diese nicht über die Stützmauer auf die Fahrbahn der KH3 stürzen, werden Niedrigenergieschutznetze auf Pfahlwandkronen bzw. Betonwandkronen als konstruktive Massnahmen vorgesehen. Die Schutzhöhen, Energieklasse und Auffangraum sind im Bauprojekt noch genauer zu bestimmen.

In Absprache mit den Geologen (Keller + Lorenz AG) sind die vorgeschlagenen Objektschutzmassnahmen aufgrund einer ersten Einschätzung auf Stufe Vorprojekt in den gelben Bereichen entlang der KH3 notwendig.

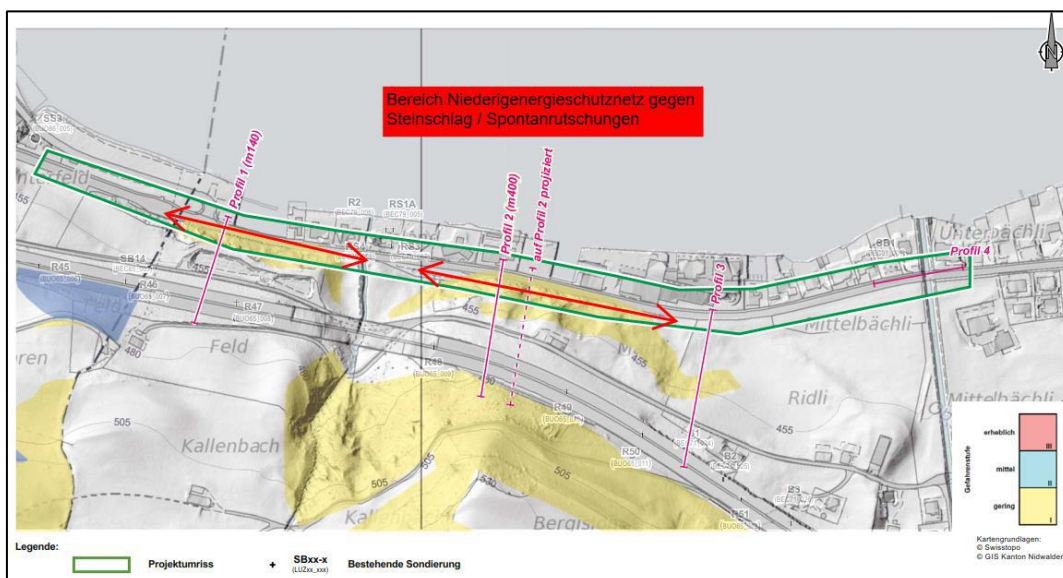


Abbildung 20: Situation mit Gefahrenkarte Rutschung

2.5.3 Rodungen

An drei Orten muss infolge der Strassenquerschnittsverbreiterung voraussichtlich rund 1'400 m² Wald gerodet werden. Im Rahmen des Bauprojektes ist ein Waldrodungsgesuch zu erarbeiten.

2.6 Landerwerb

Für die Realisierung des Projektes ist der Erwerb von Landflächen unerlässlich. Konkret werden folgende Flächen zusätzlich benötigt:

- Landwirtschaftsgebiet: ca. 1'900 m²
- Wald: ca. 1'400 m²

Der genaue Flächenbedarf ist im Bauprojekt noch zu ermitteln.

2.7 Wanderwegführung

Im Bereich des Bettlerbaches muss der Wanderweg angepasst werden. Im Rahmen des Bauprojektes ist zu prüfen, ob eine Querungshilfe auf der Kantonsstrasse realisiert werden soll.

2.8 Temporäre Sicherheitsmassnahmen

Wie bereits dargelegt, bestehen im Projektperimeter vor allem im Ausserortsbereich gravierende Sicherheitsprobleme beim Begegnungsfall Bus LKW, so dass es immer wieder vorkommt, dass das seeseitige Trottoir durch den motorisierten Verkehr beansprucht wird.

Aufgrund vieler entsprechender Rückmeldungen seitens der Bevölkerung wurde im Winter 2023/24 von der Baudirektion in Absprache mit der Gemeinde Beckenried entschieden, die kritischsten Stellen mit temporären Sofortmassnahmen zu sichern. Diese Massnahme wird durch die Verkehrspolizei überwacht und der Erfolg ausgewertet.



Abbildung 21: Provisorische Massnahmen

2.9 Postulat von Erika Liem Gander und Mitunterzeichnende

Mit Datum vom 17. April 2024 haben Landrätin Erika Liem Gander, Beckenried und Mitunterzeichnende ein Postulat betreffend Sofortmassnahmen für Radfahrende auf dem Abschnitt Buochs Unterfeld - Beckenried Fähre bis zur Realisierung des Radweges eingereicht. Dieses Postulat unterstreicht die Dringlichkeit von Massnahmen im Projektperimeter.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat mit RRB vom 11. Juni 2024 das Postulat gutzuheissen. Er möchte von Fachexperten prüfen lassen, ob allenfalls weitere kurzfristige Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit möglich und realisierbar sind. Der Landrat hat am 28. August 2024 das Postulat gutgeheissen. Die Studie für Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde inzwischen bereits in Auftrag gegeben.

2.10 Öffentliche Planaufgabe des generellen Projektes

2.10.1 Grundlagen

Gemäss Art. 22c Abs. 1 des Gesetzes über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz, StrG; NG 622.1) ist der Entwurf der allgemeinen Linienführung unter Hinweis auf die Möglichkeit zur Einwendung im Amtsblatt zu veröffentlichen und zusammen mit den Beilagen während 30 Tagen zur öffentlichen Einsicht auf der Direktion und in den betroffenen Gemeinden aufzulegen. Während der Auflagefrist können stimmberechtigte Personen und die gemäss dem Verwaltungsrechtspflegegesetz Legitimierten sowie bei Kantonsstrassen der Gemeinderat der betroffenen Gemeinde bei der Direktion schriftlich und begründet Einwendungen, Anregungen und Vorschläge einreichen (Art. 22c Abs. 2 StrG).

Kann die Einwendung gegen die Projektierung einer Kantonsstrasse nicht gütlich erledigt werden, teilt der Regierungsrat der einwendenden Person mit, warum er dem Landrat die Abweisung der Einwendung beantragen werde (Art. 22d Abs. 2 StrG). Zu den nicht

berücksichtigten Anregungen und Vorschlägen nimmt er gesamthaft und abschliessend in einem Bericht zuhanden des Landrates Stellung (Art. 22d Abs. 3 StrG).

Der Landrat entscheidet auf Antrag des Regierungsrates über die allgemeine Linienführung sowie den Regelquerschnitt (einschliesslich Radstreifen und Trottoirs) von neu zu erstellenden oder auszubauenden Kantonsstrassen sowie über die nicht erledigten Einwendungen (Art. 22e Abs. 1 und 2 StrG).

Das Projekt lag von 10. Juli 2024 bis zum 9. August 2024 öffentlich auf. Es gingen insgesamt drei Einwendungen, wovon eine zurückgezogen wurde, sowie von sechs Personen/Institutionen Anregungen und Vorschläge zu neun verschiedenen Themenbereichen ein. Zwei Einwendungen konnten nicht vollumfänglich gütlich erledigt werden, so dass der Landrat darüber zu befinden hat. Die Anregungen und Vorschläge hingegen lösen – soweit sie nicht zu einer wesentlichen Projektänderung führen, die neu aufzulegen wäre – kein Verfahren aus; sie werden aber in der Bearbeitung des Projektes bestmöglich berücksichtigt.

2.10.2 Abweisung der Einwendung von Arthur Eder

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024 (Eingang 29.07.2024) hat Carl Arthur Eder, Grundeigentümer Parz. Nr. 1060, GB Beckenried, vertreten durch RA lic. iur. Ralph Hoerner eine frist- und formgerechte Einwendung erhoben. Am 14. August 2024 fand eine Einwendungsverhandlung statt. Ein Grossteil der Anliegen bzw. zumindest das weitere Vorgehen konnte geklärt werden. Im Rahmen des generellen Projektes blieb einzig der Antrag, wonach von einem Rückbau des Parkplatzes Seeland abzusehen und die sechs Parkplätze parallel zur Fahrbahn zu erhalten seien. Soweit es sich bei den Anträgen um Anregungen handelt oder diese nicht den Regelquerschnitt, sondern das Ausführungsprojekt betreffen, werden diese im Rahmen der weiteren Bearbeitung geprüft und soweit sinnvoll berücksichtigt.

Dem Landrat wird beantragt, die Einwendung aus folgenden Gründen abzuweisen:

Beim heutigen Parkplatz beim Bettlerbach bestehen derzeit insgesamt 16 Parkfelder. Zum Teil sind sie parallel und zum Teil rechtwinklig zur Fahrbahn angeordnet. Der Erhalt dieser Parkfläche ist mit unverhältnismässig hohen Kosten und Kulturlandverlust verbunden und deshalb nicht sachgerecht, da der bisher zur Verfügung stehende Platz aufgrund der Strassenverbreiterung nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Zudem stehen in kurzer Gehdistanz öffentliche Parkfelder zur Verfügung.

Am bestehenden Standort könnten höchstens noch vier bis fünf Parkplätze wieder erstellt werden. Sie müssten zudem alle längsseitig angeordnet werden und kämen unmittelbar angrenzend an den Velostreifen zu liegen. Grundsätzlich sollen Parkplätze längsseitig ausserorts aus Sicherheitsgründen, wenn möglich vermieden werden. Auch Parkplätze angrenzend an Velostreifen stellen für die Verkehrsteilnehmenden aufgrund des Manövrierens beim Parkvorgang zusätzliche Sicherheitsrisiken dar. Aus Sicherheitsgründen ist auf die Realisierung der Parkfelder deshalb ganz zu verzichten.

2.10.3 Abweisung der Einwendung von Dominik Käslin

Mit Schreiben vom 31. Juli 2024 (Eingang 06.08.2024) hat Dominik Käslin, Buochserstrasse 71, 6375 Beckenried (Grundeigentümer der Parz. Nr. 3 und 7) eine frist- und formgerechte Einwendung erhoben. Dabei wird folgendes geltend gemacht:

- 1. Das Generelle Projekt sei zur Vervollständigung der Auflageakten zurückzuweisen.*
- 2. Auf den vorübergehenden Landerwerb auf Parzelle 7 Beckenried sei zu verzichten. An dessen Stelle ist eine Vereinbarung / ein Vertrag zur vorübergehenden Nutzung als Installationsfläche und Fläche für den Bau von Brückenteilen inklusive Rekultivierung und bodenkundlicher Baubegleitung mit dem Beschwerdeführer abzuschliessen.*

3. *Von Parzelle 3 werden auf der gesamten Parzellenlänge rund 3.50m Land für die Strassenverbreiterung mit Radstreifen und Gehweg beansprucht. Für dieses abzutretende Land ist Realersatz sicherzustellen.*
4. *Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Staates.*

Am 22. August 2024 fand eine Einwendungsverhandlung statt, an welcher mit dem Einwender das weitere Verfahren besprochen wurde, eine vollumfängliche Einigung konnte indessen nicht erzielt werden. Dem Landrat wird beantragt, die Einwendung abzuweisen, soweit darauf eingetreten werden kann. Dies aus folgenden Gründen:

Im Rahmen des generellen Projektes wird die Linienführung oder der Regelquerschnitt festgelegt. Erst aus dem Ausführungsprojekt (Bauprojekt) wird auch das für das Projekt erforderliche Land genauer ersichtlich, was in einem separaten Landerwerbsplan aufgezeigt wird. Die Landerwerbsverhandlung erfolgt in der Regel während der Ausarbeitung des Bauprojektes und der Erwerb erst nach Vorliegen eines bewilligten Ausführungsprojektes. Derzeit wäre es dem Kanton gestützt auf Art. 37 StrG sogar verwehrt, den Enteignungsplan zeitgleich mit dem Ausführungsprojekt, geschweige denn mit dem generellen Projekt aufzulegen. Es können im Rahmen des generellen Projektes deshalb noch keine gesicherten und verbindlichen Aussagen betreffend die flächige Landbeanspruchung gemacht werden, wie der Einwender fordert. Mithin war die Aktenaufgabe im Rahmen des generellen Projektes vollständig. Genauere Flächenangaben sowie Details werden erst aus der Auflage des Ausführungsprojektes ersichtlich und im Anschluss daran gesichert und verbindlich festgelegt.

Auch die Landbeanspruchung für die Baustelleninstallation kann erst im Rahmen des Ausführungsprojektes im Detail geregelt werden. Auf den Einwendungspunkt 2 kann deshalb nicht eingetreten werden. Er wird aber als Anregung entgegengenommen und die Anliegen bei der definitiven Projektierung soweit möglich berücksichtigt.

Dasselbe gilt hinsichtlich des Einwendungspunktes 3. Der Einwender erläuterte seinen Antrag dahingehend, dass für das abzutretende Land Realersatz sicherzustellen sei. Auch bringt er Vorschläge vor, wie dies erfolgen könnte. Da vorliegend eine Sondersituation besteht und sowohl der Kanton als auch die Gemeinde angrenzend an das Bauprojekt Land besitzen, wird im Rahmen des Ausführungsprojektes soweit als möglich Realersatz angeboten oder gar ein Landumlegungsverfahren zu prüfen sein. In jeden Fall aber wird sich der Kanton um einen Landabtausch mit den angrenzenden Grundstücken bemühen. Im Rahmen des generellen Projektes kann darauf jedoch nicht eingetreten werden.

Soweit der Einwender schliesslich Kosten- und Entschädigungsfolgen geltend macht, ist dieser Einwendungspunkt 4 abzuweisen. Gestützt auf Art. 116 Abs. 1 VRG i.V.m. Art. 8 Abs. 4 des Gesetzes über die amtlichen Kosten (Gebührengesetz, GebG; NG 265.5) werden – unter Vorbehalt dass eine Einwendung missbräuchlich erfolgt (was hier nicht der Fall ist) – keine amtlichen Kosten erhoben. Gemäss Art. 123 VRG wird im erstinstanzlichen Verfahren sodann auch keine Parteientschädigung zugesprochen.

2.10.4 Anregungen und Vorschläge

Die Anregungen und Vorschläge, welche im Rahmen der öffentlichen Auflage des generellen Projektes gemacht worden sind, betreffen weder die Linienführung noch den Regelquerschnitt. Sie werden jedoch entgegengenommen und beim Ausführungsprojekt soweit als möglich berücksichtigt.

2.10.4.1 Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h

Es wird wiederholt das Begehren gestellt, eine Geschwindigkeitsreduktion von heute 60 km/h auf 50 km/h im Abschnitt Träschlibach bis Bushaltestelle Unterdorf einzuführen, zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lärmreduktion.

Das Begehren wird zur Kenntnis genommen. Die Geschwindigkeitsreduktion hat jedoch weder Einfluss auf die Linienführung noch den Regelquerschnitt. Vielmehr ist die Normbreite der Strasse für Tempo 50 km/h bis 70 km/h gleich. Zudem liegt die Festlegung der Geschwindigkeitsbegrenzung nicht im Kompetenzbereich des Landrates, sondern gemäss Art. 4 des Einführungsgesetzes zur Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (Kantonales Strassenverkehrsgesetz, kSVG; NG 651.1) bei der Justiz- und Sicherheitsdirektion.

2.10.4.2 Zusätzliche Postautohaltestelle im Bereich Träschlibach

Eine zusätzliche Postautohaltestelle im Bereich Träschlibach würde keine Auswirkung auf die Linienführung oder den Regelquerschnitt des generellen Projektes haben, da diese Haltestelle aus Platzgründen nur als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet werden könnte (Innerortsbereich). Die Einführung einer neuen Haltestelle ist mit vielen Abklärungen verbunden (bspw. Kosten-Nutzen-Wirksamkeit, Standort der hindernisfreien Haltekante, Einfluss auf übrigen Verkehr, etc.). Im Rahmen des generellen Projektes können diese Punkte nicht stufengerecht abgehandelt werden. Daher wird eine mögliche Einführung einer zusätzlichen Haltestelle erst im Nachgang zum vorliegenden generellen Projekt geprüft.

2.10.4.3 Ausbau Bushaltestelle Unterfeld

Gemäss Anregungen soll die Querungshilfe bei der Bushaltestelle mit Fussgängerstreifen markiert und der Grüngestaltung wie auch der Beleuchtung soll erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Die Bushaltestelle Unterfeld wird im Rahmen des Projektes ertüchtigt. Dabei wird sie an die heutigen Anforderungen angepasst. Dazu gehört eine normkonforme Beleuchtung wie auch ein hindernisfreier Ausbau. Die Strassenquerung mit Schutzinseln ist bereits im Vorprojekt eingeflossen und wird im Rahmen des Bauprojektes noch optimiert. Weitere Abklärungen wie auch die Grüngestaltung werden im Rahmen des Ausführungsprojektes getätigt.

2.10.4.4 Anpassung Wanderwegführung beim Bettlerbach

Im Bereich des Bettlerbachs quert heute der Wanderweg die Kantonsstrasse KH3. Es wird das Anliegen geäussert, den Wanderweg so zu verlegen, dass die Fusswegquerung bei der neuen Querungshilfe bei der Haltestelle Unterfeld realisiert werden kann. Im Rahmen des Bauprojektes wird die Führung des Wanderweges noch einmal vertieft betrachtet und allfällige Weganpassungen vorgenommen.

2.10.4.5 Anhebung der Strasse beim Bettlerbach / Hinweis auf Naturgefahren

Durch die geplante Anhebung der Strasse beim Bettlerbach werden die Zufahrtsverhältnisse zu den seeseitigen Liegenschaften teilweise erschwert, resp. der Hochwasserschutz der heutigen Stützmauern tangiert. Im Rahmen des Bauprojektes werden diese kritischen Punkte parzellenscharf in die Planung aufgenommen.

2.10.4.6 Erhöhung der Radstreifenbreiten

Normativ sind schweizweit Bestrebungen im Gange, die minimalen Radstreifenbreiten auf 1.80 m zu erhöhen. Im generellen Projekt wird der Regelquerschnitt mit 9.50 m gewählt. Basierend auf diesem Regelquerschnitt ergibt sich nach heutiger Norm eine Spuraufteilung von 1.50/3.25/3.25/1.50 m. Sollten die Normen eine breitere Radstreifenbreite fordern, ist es gemäss Rücksprache mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung möglich, die Spuraufteilung vorliegend auf 1.80/2.95/2.95/1.80 m zu markieren. Im Rahmen der Detailbearbeitung des Projektes wird in Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei der definitive (Signalisations-) und Markierungsplan festgelegt.

2.10.4.7 Landschaftsschutz / Biodiversität

Es wird gefordert, das bestehende Biotop beim Bettlerbach aufrecht zu erhalten. Seitens Bauherrschaft wird angestrebt, dieses Biotop zu erhalten, jedoch kann im jetzigen Projektstand nicht abschliessend abgeschätzt werden, welchen Einfluss das Strassenprojekt auf das Biotop haben wird. Mit heutigem Kenntnisstand sollte das Biotop jedoch erhalten werden können.

2.10.4.8 Klimaschutz

Es wird gefordert, das Strassenprojekt so zu gestalten, dass dem Klimaschutz Rechnung getragen wird (bspw. Ersatzaufforstung für neue versiegelte Flächen). In der Weiterbearbeitung des Projektes wird dem Klimaschutz im Rahmen der gesetzlichen Grundlagen resp. Auflagen des Amtes für Umwelt und Energie Rechnung getragen.

2.10.5 Gefahrenkarte

Mit dem Bau der Strasse wird dem Schutz vor Naturgefahren Rechnung getragen. Entsprechende Nachweise Naturgefahren werden Bestandteil der vertieften Projektierung sein.

2.10.6 Einschränkung der Zugänglichkeit zu privaten Parkplätzen

Im Bereich Träschlibach wird wegen der neuen Sperrflächen des Innentors der Zugang zu privaten Parkplätzen zum Teil eingeschränkt. In der Detailbearbeitung müssen die baulichen resp. markierungstechnischen Massnahmen überprüft und optimiert werden, um die Einschränkungen soweit wie möglich zu eliminieren.

2.11 Kostenübersicht

Die nachfolgende Kostenzusammenstellung basiert auf der aktuellen Kostenschätzung des Projektes (Stand: 01. April 2024)

			approximativ Anteil Gde		Anteil Kanton
I. Landerwerb	110'000		50%	55'000	55'000
II. Bauarbeiten	14'860'000		20%	3'028'200	11'831'800
Bushaltestellen Buochs ¹⁾		190'000	0%	0	190'000
Knoten Anpassung ¹⁾		395'000	35%	138'250	256'750
Strassenbau ausserorts		2'294'000	35%	802'900	1'491'100
Eingangstor		110'000	35%	38'500	71'500
Strassenbau innerorts		514'000	35%	179'900	334'100
Stützmauern ausserorts		10'022'000	17.5%	1'753'850	8'268'150
Anpassung Bettlerbach		328'000	35%	114'800	213'200
Neubau Träschlibach		1'007'000	0%	0	1'007'000
III. Honorare, Geolog. Untersuchungen, Altlasten	3'960'000		20%	806'977	3'153'023
Unvorhergesehenes, Reserven	1'890'000		20%	385'148	1'504'852
MwSt. 8.1%	1'690'000		20%	344'392	1'345'608
Total Erstellungskosten (+/-20%), gerundet	22'510'000			4'619'716	17'890'284
¹⁾ muss im Bauprojekt noch genauer verifiziert werden	18 - 27 Mio.			3.7 - 5.5 Mio.	14.3 - 21.5 Mio.

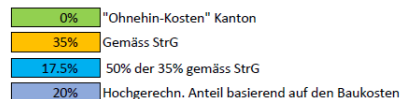


Abbildung 22: Kostenschätzung mit Kostenteiler Gemeinde

Kostenbeteiligung der Gemeinde Beckenried

Gemäss Art. 78 Abs. 2 StrG hat sich die Gemeinde Beckenried an den Kosten des Veloweges nach Abzug allfälliger Bundesbeiträge mit einem Beitragsatz von 35% zu beteiligen.

Wie bereits ausgeführt werden, mit dem vorliegenden Projekt zwei Ziele verfolgt. Zum einen die normgerechte Instandsetzung der Strasse für den Begegnungsfall LKW und Bus und zum

anderen die Realisierung eines kantonalen Veloweges zwischen Buochs und Beckenried. Daher werden insbesondere die Kosten für die Verbreiterung des Strassenraumes (d.h. die Kosten für die Stützmauern und die Landerwerbskosten) der Gemeinde Beckenried nur zur Hälfte belastet. An den Kosten des Neubaus der Träschlibachbrücke und der Erneuerung der Bushaltestelle muss sich die Gemeinde gar nicht beteiligen. Hier handelt es sich um Sanierungsmassnahmen, die nach Strassengesetz vollumfänglich zulasten des Kantons gehen.

Gemäss obiger Zusammenstellung beläuft sich damit der Kostenanteil der Gemeinde gemäss heutigem Projektstand auf ca. 20 % der Gesamtkosten.

Agglomerationsprogramm

Das vorliegende Projekt soll dem Bund im Agglomerationsprogramm 5. Generation als sogenannte A-Massnahme zur Mitfinanzierung eingereicht werden. Voraussetzung dafür ist ein genügend hoher Planungsstand der Massnahme (z.B. Genehmigung des generellen Projektes). Zudem muss die Finanzierung seitens Kantons absehbar sichergestellt sein. Andernfalls ist eine Rückstufung zur B-Massnahme denkbar, was eine Verzögerung bei der Realisierung zur Folge hätte. A-Massnahmen beim Agglomerationsprogramm der 5. Generation können ab 2028 umgesetzt werden. B-Massnahmen können erst beim Agglomerationsprogramm der 6. Generation als A-Massnahme eingegeben und ab 2032 umgesetzt werden.

Falls das Agglomerationsprogramm vom Bund positiv beurteilt wird, ist ein Beitrag des Bundes von 30 % bis 50 % möglich (Richtlinie Programm Agglomerationsprogramm des Bundes für Raumentwicklung).

2.12 Antrag Objektkredit

Ausgehend von geschätzten Kosten von 18 - 27 Mio. Franken (mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20%) wird dem Landrat ein Objektkredit von brutto 25 Mio. Franken beantragt. Damit ergibt sich folgende Kostenzusammenstellung:

Objektkredit brutto	25.00 Mio.
allfälliger Bundesbeitrag 30%	7.50 Mio.
Restkosten Kanton und Gemeinde	17.50 Mio.
Kostenanteil Kanton (ca. 80%)	14.00 Mio.
Kostenanteil Gemeinde Beckenried (ca. 20%)	3.50 Mio.

Ohne Beitrag des Bundes belaufen sich die Restkosten für den Kanton Nidwalden auf ca. 20 Mio. Franken und der Anteil der Gemeinde auf ca. 5 Mio. Franken.

Die Ermittlung des exakten Kostenanteils der Gemeinde Beckenried hat definitiv bei der Schlussabrechnung des Objektkredits gemäss Strassengesetz und nach dem obigen Kostenteiler (vgl. Abb. 22) zu erfolgen.

2.13 Finanzielle Betrachtungen

Gemäss Art. 61 KV liegt die Beschlussfassung über den Unterhalt der im Besitz des Kantons stehenden Gebäuden und Anlagen beim Landrat. Neben der normgerechten Instandhaltung erfolgt im vorliegenden Projekt auch ein Ausbau des Veloweges. Insgesamt handelt es sich um eine Ausgabe, die 5'000'000.- Franken übersteigt, und deshalb gestützt auf Art. 52 Abs. 1 Ziff. 4 KV der obligatorischen Volkabstimmung untersteht.

Da es sich vorliegend um ein Gesamtprojekt (normgerechter Ausbau und Erweiterung mit Veloweg) handelt, ist der gesamte Objektkredit von 25'000'000.- Franken der obligatorischen Volksabstimmung zu unterstellen.

Die Kostengenauigkeit des vorliegenden Projekts beträgt +/- 20% (Stufe generelles Projekt). Gemäss Art. 44 kFHG ist bei einer Überschreitung des bewilligten Kredits von über 5 Prozent (ausser bei teuerungsbedingten Mehrkosten) ein Zusatzkredit beim Landrat einzuholen.

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

Konto I1101
 KH3, Instandsetzung und Ausbau Radweg, Beckenried
 (in Tausend Franken)

	Budget 2024	Budget 2025	FP 2026	FP 2027	FP 2028	FP 2029	FP 2030	Total
5010.01 #KH3, Beckenried, Instandsetzung und Ausbau Radweg alte Kantonsstrasse - Fähre	50	300	200	200	11'000	11'000	2'250	25'000
6300.46, Bundesbeitrag #KH3, Beckenried, Instandsetzung und Ausbau Radweg alte Kantonsstrasse - Fähre					-3'500	-3'500	-500	-7'500
6320.01, Anteil Gemeinde #KH3, Beckenried, Instandsetzung und Ausbau Radweg alte Kantonsstrasse - Fähre		-40	-30	-30	-1'540	-1'540	-320	-3'500
Netto Anteil Kanton								14'000

3 Terminprogramm

RRB Antrag an Landrat - Zustimmung Objektkredit und generelles Projekt	17. September 2024
BUL 1. Lesung und 2. Lesung	28. Oktober und 25. November 2024
Finanzkommission	28. November 2024
Landrat	18. Dezember 2024
Einreichung A-Massnahmen Aggloprogramm 5G	März 2025
Volksabstimmung	18. Mai 2025
Erarbeitung Bauprojekt / Planaufgabe / Genehmigung durch Regierungsrat	ab Sommer 2025
Prüfung und Beschluss des Bundes zur Mitfinanzierung	2027
Baustart	Frühling 2028

Beschluss

1. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die Einwendungen abzuweisen soweit darauf eingetreten werden kann und das generelle Projekt "Kantonsstrasse KH3, Beckenried, Erhöhung Verkehrssicherheit und Ausbau Radweg, alte Kantonsstrasse – Fähre" zu beschliessen.
2. Dem Landrat wird beantragt, dem Beschluss über einen Objektkredit von 25'000'000.- Franken für die Erarbeitung des Bauprojektes sowie die Umsetzung des Ausführungsprojektes zuzustimmen und die Vorlage zuhanden der Volksabstimmung zu verabschieden.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Carl Arthur Eder, Grundeigentümer Parz. Nr. 1060, GB Beckenried, vertreten durch RA lic. iur. Ralph Hoerner, Grendelstrasse 5, 6004 Luzern (Einschreiben)
- Dominik Käslin, Buochserstrasse 71, 6375 Beckenried (Einschreiben)
- Landratssekretariat
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL)
- Finanzkommission (FIKO)
- Gemeinderat Beckenried (postalisch und elektronisch)
- Baudirektion (elektronisch)
- Finanzdirektion (elektronisch)
- Landwirtschafts- und Umweltdirektion (elektronisch)
- Justiz- und Sicherheitsdirektion (elektronisch)
- Amt für Umwelt und Energie (elektronisch)
- Amt für Wald und Naturgefahren (elektronisch)
- Amt für Landwirtschaft (elektronisch)
- Kantonspolizei (elektronisch)
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber Armin Eberli

