



Nr. 86

Stans, 19. Februar 2013

Baudirektion. Tiefbauamt. Kantonsstrasse KH2 Wolfenschiessen. Knoten Oberau/Humligen. Projektgenehmigung und Kreditbewilligung. Antrag an den Landrat

Sachverhalt

1 Ausgangslage

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) gibt den Bahnen vor, bis ins Jahr 2014 sämtliche Bahnübergänge auf das gesetzlich geforderte Sicherheitsniveau zu bringen. Die zb Zentralbahn AG (zb) ist verpflichtet, im Kanton Nidwalden die Anzahl Bahnübergänge zu reduzieren und die verbleibenden Übergänge zu sanieren.

Unmittelbar nördlich von Wolfenschiessen muss die zb den unbewachten Bahnübergang Oberau (BUe 120) sanieren, da die bestehende Verbindung über die Engelberger Aa zur Oberau- und Hinterwasserstrasse nicht aufgehoben werden kann.

Durch die engen Platzverhältnisse entlang der KH 2 (Hauptstrasse) und dem Bahntrasse fehlt der Stauraum vor der Schrankenanlage. Die verkehrstechnischen Verbesserungen für die Abbiegebeziehungen ab der KH2 wurden bereits in den 80er-Jahren studiert.

Dem Tiefbauamt wurde 2008 von der SBB angeboten, eine alte Eisenbahnbrücke gratis übernehmen zu können. Als ein geeigneter Standort wurde deshalb die durch das Unwetter 2005 zerstörte Brücke Oberau von den Gemeinden Wolfenschiessen und Dallenwil näher untersucht. Dabei zeigte sich bald, dass die Lage einer neuen Brücke von der Bahnübergangssanierung bestimmt wird, da der bestehende Bahnübergang bei einer Sanierung verschoben werden muss. Bei den Abklärungen der Gemeinde Wolfenschiessen erwies sich der Standort bei der Humligenstrasse als der am besten zu realisierende Standort für den verschobenen Bahnübergang Oberau und die neue Lage der Oberaubrücke. Die Untersuchungen zur Wiederverwendung der Eisenbahnbrücke ergaben, dass ein Neubau mehr Vorteile bringt aber kostenmässig unvorteilhaft ist. Deshalb wurde das Brückenverschiebungsprojekt sistiert, bis die Sanierung des Bahnüberganges durch die zb realisiert oder die Brücke im Rahmen des Hochwasserschutzprojektes Engelberger Aa geplant wird.

Im Jahre 2011 ging die zb daran, den Bahnübergang zu planen. Da die Gemeinde Wolfenschiessen gleichzeitig für die Humligenstrasse eine Abzweigespur schaffen wollte, forderte die zb von der Gemeinde Wolfenschiessen, dass diese als Teilbauherrschaft die Planung der Bahnübergangssanierung inkl. Barrierenstauräume übernimmt. Die Bahnübergangssanierung erfolgte deshalb unter der Leitung der Gemeinde Wolfenschiessen. Dazu wurde an der Gemeindeversammlung vom 27. Mai 2011 ein Planungskredit beschlossen.

2 Projekt Knoten Oberau/Humligenstrasse

Bestandteil des vorliegenden Projektes ist die Aufhebung des heute mit einer Blinklichtanlage gesicherten Bahnüberganges „Oberau“ (BUe 120). Der neue Bahnübergang (BUe 121) wird ca. 50 m weiter südlich geplant. In diesem Bereich ist der notwendige Stauraum für den Bahnübergang zwischen Strasse und Bahntrasse vorhanden. Der unmittelbar beim Bahnhof Wolfenschiessen liegende BUe 122 Fabrikstrasse wird mit dem Bahnübergang BUe 121 zusammengelegt. Die Erschliessung des Gewerbegebietes „Holzwolle“ erfolgt über den neuen

BUE 121. Der neue BUE 121 wird mit den erforderlichen Stauräumen neben den Fahrbahnen der Kantonsstrasse und mit Schranken ausgerüstet, welche ins Stellwerk Stansstad integriert werden.

Das Ingenieurbüro Slongo Röthlin Partner AG, Stans, wurde von der Gemeinde Wolfenschiessen beauftragt, das vorliegende Bauprojekt für sie und die zb auszuarbeiten.

2.1 Projektziele

Der neu entstehende Knoten hat diverse Anforderungen zu erfüllen. Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (Fahrzeug- wie Langsamverkehr) sind weitere Ziele und zugehörige Massnahmen vorgesehen:

- Für den abbiegenden Verkehr zur Bahnanlage ist genügend Stauraum zu erstellen, damit die Hauptverkehrsstrasse Stans-Engelberg bei geschlossener Schranke nicht eingeschränkt wird.
- Das Ein- und Ausfahren der Humligenstrasse muss auch bei starker Verkehrsbelastung sicher möglich sein, was mit grosszügigen Flächen zwischen den Abbiegespuren erreicht wird. Die Leistungsfähigkeit dieser Fahrbeziehung wird damit auch verbessert, da ein Zwischenhalt auf der Höhe der Mittelinsel ermöglicht wird.
- Die zusätzlich geschaffenen Platzverhältnisse ermöglichen den Bau von Schutzinseln, welche die Konfliktzonen in den Kreuzungsbereichen markant reduzieren.
- Die Einfahrt ins Dorf soll mit einer geeigneten Bepflanzung als Torwirkung erkennbar sein.
- Zur Verkehrsberuhigung wird neben den baulichen Massnahmen auch das Geschwindigkeitsregime von bisher 60 km/h auf 50 km/h reduziert.
- Die Fussgängerbeziehungen ins Gewerbegebiet „Oberau“ werden mit einer Fussgänger-schutzinsel über die KH2 und einem neuen Gehweg in die Oberastrasse verbessert.

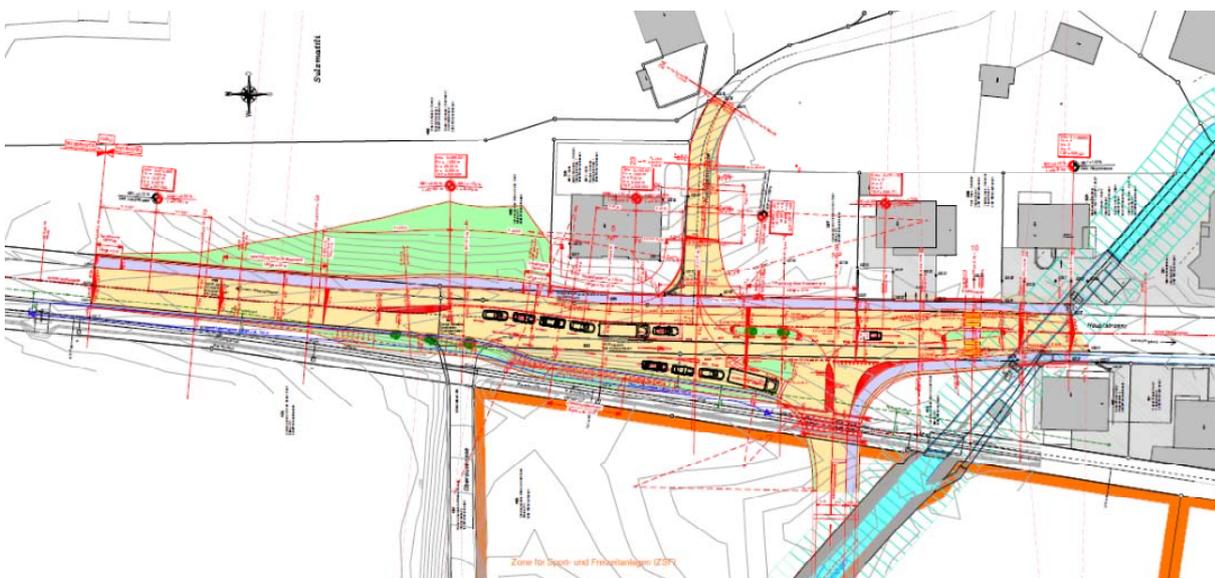


Abbildung 1: Übersicht vorliegendes Projekt „Bahnübergangsanieerung“ und Anpassung Knoten

2.2 Erweiterung Doppel-T-Knoten mit Abbiegespuren

Der neue Bahnübergang der Oberastrasse wird soweit nach Süden verschoben, bis die separate Abbiegespur genügend breit ist und die Entflechtung mit der Humligenstrasse be-

werkstellig ist. Damit die einfahrenden Fahrzeuge beim Bahnübergang die Sicht auf herannahende Fahrzeuge aus Dallenwil haben, wird eine Schutzinsel erstellt. Die Länge der Rechtsabbiegespur in Richtung Bahnübergang ergibt sich aus der Strassengeometrie und den erforderlichen Sichtverhältnissen und weist damit Reserven auf (Gesamtlänge rund 45 m). Alle Abbiegespuren werden mit Schutzinseln in der Fahrbahnmitte der KH2 gesichert, womit der breite Knoten kanalisiert wird und die Konfliktzonen reduziert werden.

Die Linksabbieger aus Richtung Dallenwil in die Humligenstrasse erhalten ebenfalls eine Abbiegespur. Diese Linksabbiegespur richtet sich nach der vorgängig beschriebenen Abbiegespur zum Bahnübergang (Länge ca. 40 m).

Die südlichste Insel wird zusätzlich als Fussgängerschutzinsel ausgestaltet. Der Gehweg zum neuen Bahnübergang wird verlängert, dadurch ist ein sicherer Zugang zur Oberaustrasse gewährleistet. Der östliche Gehweg wird entsprechend der neuen Strassenführung angepasst.

Die Verkehrsinseln ermöglichen neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch eine Verbesserung der optischen Verkehrsführung. Die vorgesehene Bepflanzung unterstützt ebenfalls die optische Verkehrsführung und schafft eine Torwirkung. Dadurch wird die Geschwindigkeit im Knoten gesenkt.

2.3 Entwässerung und Massnahmen für den Hochwasserabfluss des Humligenbaches

Als Grundsatz für die Entsorgung von Verkehrsabwasser gilt, dass nicht verschmutztes Abwasser versickert werden soll, sofern es die örtlichen Verhältnisse erlauben. Im vorliegenden Projekt ist wegen der knappen Platzverhältnisse kein Versickerungsbauwerk neben der Bahnanlage möglich. Nach Absprache mit dem Amt für Umwelt wird das Strassenwasser wie heute in die bestehende Regenwasserleitung (=Trennsystem) eingeleitet, welches weiter nördlich in die Engelberger Aa gelangt. Falls die Gewässerschutzvorschriften den Umbau der Entwässerungsanlage erfordern, ist der Bau einer Versickerungs- oder Strassenwasserbehandlungsanlage (SABA) auch später möglich.

Bei einem Extremereignis wird die Abflusskapazität des Humligenbaches überschritten. Ein Teil des Hochwassers strömt durch das Siedlungsgebiet auf die KH2 und anschliessend Richtung Norden weiter. Dieses akzeptierte Risiko darf durch den Ausbau des Knotens zu keiner erhöhten Nachbargefährdung, insbesondere der nördlichen Industriezone führen. Als Gegenmassnahme wird die Strasse höhenmässig angepasst und ein Überflutungsbereich über die zb nördlich des Bahnübergangs ausgebildet. Das Strassenniveau (Längs- und Quergefälle) wurde so gewählt, dass der Hochwasserabfluss über die Gleisanlage zurück ins Gerinne des Unterlaufes des Humligenbaches geleitet wird. Der verantwortliche Bauherr für den Bahnübergang, die zb, stimmte diesem Konzept zu.

2.4 Änderung Verkehrsregime mit Anpassung Innerortsstrecke

Durch die Anordnung der Abbiegespuren und zugehörigen Schutzinseln wird der Charakter der Strasse stark verändert. Die leichte Ablenkung der Fahrzeuge und Brechung der Durchsicht wird die Fahrzeuglenker zu einem angepassten Fahrverhalten veranlassen. Das Verkehrsregime wird der neuen Situation angepasst werden. Die bisherige signalisierte Geschwindigkeit von 60 km/h wird auf das „Generell 50 km/h“-Niveau reduziert.

Die Innerortsstrecke wird um ca. 60 m in Richtung Norden an die Bauzonengrenze verschoben.

2.5 Landbeanspruchung

Für die Realisierung der Knotensanierung (Gemeinde und zb) werden insgesamt ca. 1'036 m² Land, davon ca. 945 m² landwirtschaftlich genutztes Land (mehrheitlich in Zone für Sport- und Freizeitanlagen) und ca. 91 m² eingezontes Bauland beansprucht.

Die Gemeinde Wolfenschiessen hat bei der Projekterarbeitung die Landeigentümer bereits informiert und mit ihnen Vorverträge abgeschlossen.

Die Parzellengrenzen werden gemäss dem Projekt angepasst. Dabei wird insbesondere die Grenze vom Gehweg gemäss dem neuen Standort der Ortstafel angepasst. Die Rechtsabbiegespur des Bahnübergangs wird gemäss der Funktionalität der Gemeindestrasse Oberau zuparzelliert. Die Abbiegespuren und Einbauten innerhalb der Kantonsstrasse werden nicht ausparzelliert.

3 Kosten

Die Gesamtkosten für die Sanierung des Bahnüberganges und des Knotenausbaus (zb und Gemeinde) gemäss detailliertem Kostenvoranschlag, Preisbasis August 2012, betragen total Fr. 1'600'000.00 (inkl. Planungs- und Bauleitungskosten).

Neben den Baukosten für die Strassenanpassungen und Nebenanlagen sind auch die Kosten für die Bahntechnik zur Sanierung des Bahnüberganges mit Schrankenanlage (BUe 121) sowie die Landerwerbskosten, Vermessung und Gebühren enthalten. Der Betriebskostenanteil für den Bahnübergang (LCC-Kosten) sind gemäss Absprache mit der zb in den vorliegenden Projektkosten enthalten.

4 Kostenteiler

Der Kostenteiler für die Bahnübergangssanierung mit den angrenzenden Vorhaben „Neubau Brücke Oberau“ und „Hochwasserschutz Engelberger Aa“ wurde im April 2012 von allen Bauherrn gemeinsam vereinbart. Dabei wurden auch die Grundsätze für den Kostenteiler innerhalb der Bahnübergangssanierung festgelegt. Die detaillierte Kostenaufteilung für den Knoten Oberau/Humligen erfolgte zwischen den beiden Bauherrn zb und Gemeinde Wolfenschiessen bilateral.

Für die Bahnübergangssanierung kommt der Kostenteiler gemäss Art. 31a und 31d Verkehrsgesetz (ÖVG; NG 652.1) zur Anwendung:

Art. 31a:

„Der Kanton richtet im Rahmen von Sanierungsprogrammen Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen aus. Der Kantonsbeitrag beträgt 50 Prozent der anrechenbaren Bau- und Unterhaltskosten.“

Art. 31d:

„Die anrechenbaren Kosten werden nach Abzug des Kantonsbeitrages gemäss Art. 26 EBG 2 aufgeteilt. Die Restkosten werden in der Regel zu 70 Prozent auf die Bahn und zu 30 Prozent auf die Träger der Strassenbaulast gemäss Strassengesetz aufgeteilt.“

Der Kostenanteil des Kantons fällt unter den Landratsbeschluss vom 11. März 2009 über den Rahmenkredit zur Finanzierung von Bahnübergängen der zb, Zentralbahn AG.

Die Gemeinde hat die Strassenbaulast für die Einmündung in die Humligenstrasse zu tragen, da der Linksabbieger aufgrund der Siedlungsausdehnung im Gebiet Humligen erforderlich wurde. Es kommen Art. 52a und Art. 53c des kantonalen Strassengesetzes (StrG; NG 622.1) zur Anwendung:

Art. 52a:

„Sind Kreuzungen oder Einmündungen von Strassen verschiedener Baulasträger durch bauliche Massnahmen zu verbessern, so hat jeder Träger der Strassenbaulast in dem Umfang an die Bau- und Umgestaltung beizutragen, als diese durch die Entwicklung des Verkehrs bedingt ist.“

Art. 53c:

„Art. 51 und 52 sind nicht anwendbar, wenn zwischen den Beteiligten abweichende Vereinbarungen über die Kostentragung bestehen oder getroffen werden.“

Die Kosten werden durch die Bahnübergangssanierung und den Linksabbieger Humligen verursacht, weshalb für die Kantonsstrasse keine Investitionskosten anfallen. Der Kostenteiler für das vorliegende Projekt wurde zwischen Gemeinde, zb und Kanton (ÖV) vereinbart.

Kostenteiler gemäss Art. 31a und 31d ÖVG sowie Art. 52a, 53c StrG:

Gesamtkosten total	Kosten Strassenbaulast	Kosten Sanierung Bahnübergang		
1'600'000.00	230'137.00	1'369'863.00		
	Kostenanteil Gemeinde Wolfenschiessen (Strasse)	Kostenanteil Kanton NW (ÖV)	Kostenanteil zb Zentralbahn AG	Kostenanteil Gemeinde Wolfenschiessen (ÖV)
	100 %	50 %	35 %	15 %
	230'137.00	684'931.50	479'452.00	205'479.50

Zusammenstellung gesamte Kostenteilung nach Kostenträger (auf +/- Fr. 500 gerundet)

	Gesamtkosten total	Kostenanteil Kanton NW (ÖV)	Kostenanteil zb Zentralbahn AG	Kostenanteil Gemeinde Wolfenschiessen (Strasse und ÖV)
Sanierung Knoten (Bahnübergang und Strassenausbau)	1'600'000.00	685'000.00	479'000.00	436'000.00
Prozentanteil an Gesamtkosten	100%	42.8 %	30.0 %	27.2 %

Sämtliche Kostenträger haben in Absprache mit der Baudirektion beschlossen, die Bauherrenvertretung bei der Ausführung auf das Tiefbauamt zu übertragen. Für dieses Mandat wird das Tiefbauamt eine Vereinbarung mit der zb und der Gemeinde zur Regelung der Kompetenzen erarbeiten. In dieser Vereinbarung wird auch festgelegt, dass die Kostenabwicklung über die Investitionsrechnung des Kantons läuft.

5 Bauprogramm

Projektgenehmigung Landrat	29. Mai 2013
Planaufgabe	Juli 2013
Einspracheverhandlungen	September 2013
Baubeschluss Regierungsrat	Oktober 2013
Landerwerb	Dezember 2013
Bauarbeiten	Frühling 2014 – Herbst 2014
Deckbelagsarbeiten	Sommer 2015

Erwägungen

1 Gesetzliche Grundlagen

Das Bewilligungsverfahren richtet sich nach dem StrG unter der Voraussetzung, dass die zb zum vorliegenden Projekt zustimmt. Die definitive Zustimmung der Eisenbahnunternehmung nach Art. 18m des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) erfolgt vor dem Baubeschluss für diese Nebenanlage durch den Regierungsrat.

Gemäss Art. 22f StrG entscheidet der Landrat auf Antrag des Regierungsrates über die allgemeine Linienführung sowie den Regelquerschnitt von neu zu erstellenden oder auszubauenden Kantonsstrassen.

Nach Art. 41 StrG beschliesst bei Bruttokosten über 400'000.- Franken der Landrat über den Ausbau bestehender Kantonsstrassen. Dies gilt auch im vorliegenden Falle, wo die Nettokosten für die Kantonsstrasse 0.- Franken betragen.

2 Einbezug Betroffener / Mitberichte

Das vorliegende Bauprojekt wurde unter der Projektleitung der Gemeinde Wolfenschiessen in Zusammenarbeit mit der Zentralbahn (zb) erarbeitet. Begleitet wurde die Planung von einer Begleitgruppe der Gemeinde sowie vom Tiefbauamt des Kantons.

Die Gemeinde Wolfenschiessen hat an der Gemeindeversammlung vom 23.11.2012 dem vorliegenden Projekt und den Kreditanträgen zugestimmt.

Die zb hat im Zusammenhang mit dem Mitwirkungsverfahren die Planakten geprüft und ist gemäss Schreiben vom 21.11.2012 mit dem vorliegenden Projekt einverstanden. Die Zustimmung der zb zum Kostenteiler erfolgte bereits am 15.10.2012 an die Gemeinde Wolfenschiessen.

Das Tiefbauamt stellte das Projekt den betroffenen Ämtern zum Mitbericht zu. Die entsprechenden Stellungnahmen lassen sich wie folgt zusammenfassen.

- Die Finanzdirektion weist darauf hin, dass der Kredit unter den Landratsbeschluss vom 11. März 2009 über den Rahmenkredit zur Finanzierung von Bahnübergängen der zb auf der Strecke Hergiswil – Engelberg für die Jahre 2009 bis 2014 fällt. Gemäss Art. 38 Abs. 3 des kantonalen Finanzhaushaltsgesetzes gibt der Rahmenkredit die Ermächtigung, für mehrere in einem Programm zusammengefasste Einzelvorhaben bis zum bewilligten Betrag Verpflichtungen einzugehen. Die Finanzdirektion hat keine Vorbehalte gegen das Projekt, sofern es im Rahmen des bewilligten Rahmenkredits von 4.68 Mio. Franken abgewickelt werden kann.
- Die Verkehrspolizei stimmt dem Projekt zu und erhofft sich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im nördlichen Teil des Projektes ist vor Beginn der Aufweitung eine zusätzliche Verkehrsinsel anzuordnen. Kleine Änderungen bei den Markierungen und Signalisationen werden ins Auflageprojekt aufgenommen.
- Das Amt für Umwelt stimmt den vorgesehenen Entwässerungsmassnahmen auf Zusehen hin zu. Nach der neu zu überarbeiteten SN-Norm 640 361 "Strassenentwässerung - Retention und Abwasserreinigung" müssen Strassenabwasser versickert oder über eine Vorbehandlungsanlage in die Engelberger Aa eingeleitet werden. Falls eine Sanierung der Entwässerungsanlage erforderlich ist, sind die beiden Varianten auch zu einem späteren Zeitpunkt realisierbar. In Sachen Baulärm ist die BAFU-Richtlinie vom 24.3.2006 anzuwenden, in welcher lärmintensive Tätigkeiten zeitlich zu beschränken sind, die Maschinen und Geräte nach dem anerkannten Stand der Technik ausgerüstet sein müssen und die Nachbarschaft über die Bautätigkeit informiert werden muss.

- Das Amt für Raumentwicklung stimmt dem Projekt zu, da aus raumplanerischer Sicht der Verlust an Kulturland vernachlässigbar ist und die Vorteile zur Erhöhung der Verkehrssicherheit überwiegen.
- Die Fachstelle Natur- und Landschaftsschutz beantragt, die Grünflächen mit magerem Substrat (Unterboden o.ä.) auszugestalten. Die Flächen sind mit einer standortgerechten Blumenwiesenmischung anzusäen. An den geplanten Standorten sind geeignete Strassenbäume zu setzen.
- Das Strasseninspektorat stimmt dem Projekt zu und weist zusätzlich auf ein paar bauliche Anpassungen hin.
- Das Amt für Landwirtschaft ist mit dem vorliegenden Projekt einverstanden, da die Beanspruchung für landwirtschaftliche Flächen minimal ist und die Koordination mit den betroffenen Grundeigentümern erfolgt ist.
- Die Fachkommission Naturgefahren ist mit der gewählten Lösung zur Ausbildung einer leichten Kuppe in der Strassenachse sowie der Anordnung eines Quergefälles in Richtung Entlastung über das Bahngleis (Abflusskorridor) einverstanden. Das Bauvorhaben trägt damit der mittleren Gefährdung des Humligenbaches genügend Rechnung, da eine Erhöhung der Nachbargefährdung ausgeschlossen wird.
- Die Fachstelle öV und Projektentwicklung stimmt dem Projekt inklusive Kostenteiler zu.

Die in den Mitberichten und Stellungnahmen aufgeführten Bemerkungen wurden ins vorliegende Bauprojekt integriert oder werden stufengerecht im Ausführungsprojekt aufgenommen.

Die betroffenen Grundeigentümer wurden in den Planungsprozess des Bauprojektes miteinbezogen und deren Anliegen nach Möglichkeit in gegenseitiger Absprache berücksichtigt.

3 Koordination mit Ersatz Brücke Oberau, Hochwasserschutz Engelberger Aa und Aufhebung Bahnübergang Fabrikstrasse

Die Verschiebung des Knotens durch die Bahnübergangssanierung bedingt auch ein Verschieben der Oberaubrücke. Der Neubau der Oberaubrücke setzt ihrerseits das Realisieren des Hochwasserschutzprojektes Engelberger Aa voraus. Bei einer gleichzeitigen Realisierung der drei Projekte kann zudem auf teure Provisorien verzichtet werden und gegenseitige Synergien können genutzt werden. Die Kosten reduzieren sich je nach Bauherrschaft auf 59 bis 76 Prozent. Die gesamte Kosteneinsparung beträgt rund 2.0 Mio. Franken aufgrund der abgeschätzten Kosten.

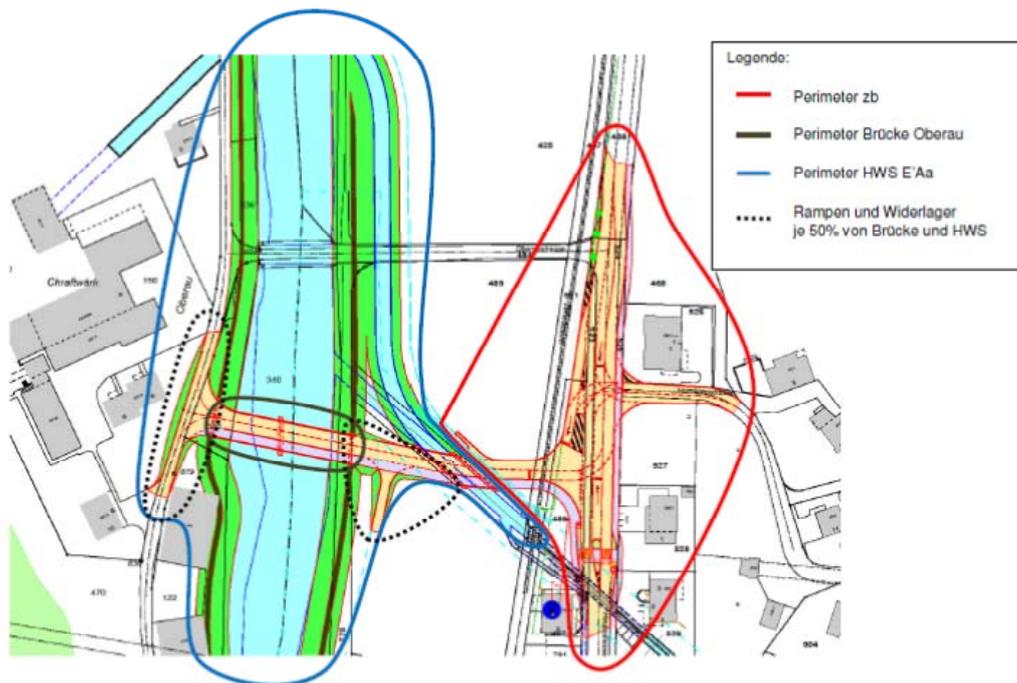


Abbildung 2: Perimeter Kostenteiler „Bahnübergangssanierung“, „Brücke Oberau“ und „Hochwasserschutz Engelberger Aa“

Damit die Synergien und Kosteneinsparungen genutzt werden können, hat die Baudirektion die drei Projekte koordiniert. Gemeinsam wurde der Gesamtkostenteiler respektive die Perimeter-einteilung zwischen den Projekten festgelegt. Die Perimetergrenze der Bahnübergangssanierung ist dabei vor der neuen Humligenbachbrücke festgelegt worden. Zwischen den Projekten Oberaubrücke und Hochwasserschutz wurde zudem ein prozentualer Kostenteiler für gemeinsame Bauteile festgelegt. Im Gesamtkostenteiler wurden die zb, die Gemeinden Dallenwil und Wolfenschiessen, das Elektrizitätswerk Nidwalden (EWN) sowie das Tiefbauamt und die Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung des Kantons Nidwalden miteinbezogen. Für die Umsetzung der drei Projekte wurden zudem vereinbart, dass diese einheitlich durch das Tiefbauamt realisiert werden. Das Tiefbauamt übernimmt damit die Bauherrenvertretung für die zb sowie die Gemeinden Wolfenschiessen und Dallenwil.

Da die Kosteneinsparungen nur erzielt werden können, wenn das Hochwasserschutzprojekt Engelberger Aa im Bereich der Brücke gleichzeitig gebaut wird, ist vorgesehen, diesen Teil als vorgezogene Massnahme dem Landrat im zweiten Halbjahr 2013 zu unterbreiten. Dies erfolgt gemeinsam mit dem Abschnitt Bahnhof Wolfenschiessen, welcher aufgrund des Bahnhofneubaues durch die zb ebenfalls als vorgezogene Massnahme realisiert werden muss.

Eine weitere Massnahme in direktem Zusammenhang mit der Bahnübergangssanierung Oberau ist der Rückbau des Bahnüberganges Fabrikstrasse (BUe 122). Diese Bahnübergangsschliessung beinhaltet einen Ausbau der Erschliessungsstrasse des Gewerbegebietes Holzwohle an die neue Oberaubrücke. Dieses Projekt wird von der zb separat erarbeitet und wird laufend mit der Gemeinde Wolfenschiessen abgesprochen. Das Projekt liegt noch nicht vor und wird unabhängig vom vorliegenden Projekt finanziert und ausgeführt. Der Ausbau der Erschliessungsstrasse im Bereich der neuen Brücke Oberau wird von der zb rechtzeitig in das Projekt Oberaubrücke zu integrieren sein. Der Rückbau der bestehenden Sicherungsanlage erfolgt über den betrieblichen Unterhalt der zb und wird auch darüber finanziert.

Beschluss

1. Vom Bauprojekt der Gemeinde Wolfenschiessen und der zb Zentralbahn AG - KH2 Gemeinde Wolfenschiessen, Sanierung des Knotens Oberau/Humligen - vom November 2012 wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.
2. Dem Landrat wird beantragt, dem beiliegenden Landratsbeschluss über den Ausbau der Kantonsstrasse KH2, Gemeinde Wolfenschiessen, Sanierung Knoten Oberau/Humligen zuzustimmen.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Finanzkommission (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Landratssekretariat
- Gemeinderat Wolfenschiessen
- zb Zentralbahn AG
- Finanzdirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Kantonspolizei
- Landwirtschafts- und Umweltdirektion
- Amt für Umwelt
- Baudirektion
- Amt für Raumentwicklung
- Fachstelle öffentlicher Verkehr und Projektentwicklung
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Tiefbauamt (2)

NWBD.279

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN



Landschreiber