



Stans, 16. Mai 2017

**Nr. 320**

Baudirektion. Amt für Mobilität. Kantonsstrassen Ausbau und Unterhalt. Kantonsstrasse KV6, Stansstad, Abschnitt General-Guisan-Quai bis Kapelle Kehrsiten, Gesamtprojekt Kehrsitenstrasse (Steinschlagschutz-, Verkehrsqualitäts-, Instandsetzungs- und Amphibienschutzmassnahmen). Genehmigung des generellen Projekts und Objektkredit. Antrag an den Landrat

## **1 Sachverhalt**

### **1.1 Ausgangslage**

Die Kehrsitenstrasse wurde 1878/79 als Erschliessungsstrasse nach Kehrsiten erstellt und als kleine Axenstrasse im Tourismus vermarktet. Heute dient der Abschnitt als Wander- und Naherholungsweg sowie den Bewohnern von Kehrsiten als Erschliessungsstrasse.

Die Strassenbreite ist zum Teil geringer als 3.20 m. Das Kreuzen zwischen Langsamverkehr (zu Fuss gehende und Radfahrende) und Personenwagen ist nicht durchgehend gewährleistet. Das Kreuzen zweier Personenwagen ist nur in Ausweichstellen möglich.

Besonders in den Sommermonaten kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Langsamverkehr und motorisiertem Individualverkehr. Das Kreuzen für Personenwagen ist erschwert, da die Sicht von Ausweichstelle zu Ausweichstelle meist nicht vorhanden ist und somit Retourfahrten bis zu den Ausweichstellen unumgänglich sind.

Die Strasse ist steinschlaggefährdet, wie die jüngste Sofortmassnahme Fischeregg 2014 und weitere Steinschlagereignisse belegen. Gemäss Risikoanalyse von 2006 sind die Schutzziele nicht erreicht.

Die über hundert Jahre alte Strasse weist einen hohen Instandsetzungsbedarf auf.

Diese Mängel und der Umstand, dass im Bereich Hüttenort eine national geschützte Erdkrötenpopulation lebt und erhalten werden soll, waren die Auslöser für das vorliegende Gesamtprojekt, welches Gegenstand der folgenden Kapitel ist und dem Landrat auf Stufe generelles Projekt zur Genehmigung beantragt wird.

### **1.2 Projektauftrag**

Nach den beginnenden Analysen und Zustandsaufnahmen erarbeitete die Baudirektion gemeinsam mit der Gemeinde Stansstad in einem partizipativen Prozess mit Anwohnern Kehrsitens auf Stufe Massnahmenkonzept drei Varianten A, B und C. Diese drei Varianten bestanden jeweils aus den Massnahmen zu den folgenden vier Sachbereichen: Steinschlagschutz, Verkehrsqualität, Instandsetzung Strasse und Amphibienleiteinrichtungen.

Am 24. Februar 2015 genehmigte der Regierungsrat (siehe RRB Nr. 103) den Planungskredit für die Vertiefung des Massnahmenkonzepts auf der Stufe generelles Projekt und beauftragte die Baudirektion mit der Bearbeitung. Dabei sollten alle drei Varianten A, B und

C des Massnahmenkonzepts der vier unabhängig bearbeiteten Sachbereiche – Steinschlagschutz, Verkehrsqualität, Amphibien und Instandsetzung – zu drei generellen Projekten A, B und C vertieft werden. Dabei galt es eine Kostengenauigkeit von +/-25% inkl. Bauprovisorien, Massnahmenumfang etc. zu erreichen. Der Entscheid zur Bestvariante sollte im Landrat erfolgen.

Mit der Änderung des kantonalen Strassengesetzes per 1.1.2016 ist neu das generelle Projekt öffentlich aufzulegen und anschliessend zur Genehmigung dem Landrat zu beantragen. Da nicht drei Varianten aufgelegt werden können, wurde vorgängig der Fertigstellung des generellen Projekts durch die Baudirektion – nach erfolgter Konsultation der Begleitgruppe Kehrsitenstrasse – entschieden, die Variante B als Bestvariante auf Stufe generelles Projekt aufzulegen. Die Planaufgabe war für den Oktober 2016 vorgesehen.

An der öffentlichen Orientierung vom 15. September 2016 in Stansstad wurde der Bevölkerung die ausgewählte Bestvariante im Hinblick auf die geplante Auflage des generellen Projekts präsentiert. Aufgrund der Komplexität, der Sicherheit, der Bedeutung des Projektes für den Kanton und die Gemeinde Stansstad sowie der Kosten wurde der Variantenentscheid im Gesamtingerungsrat überdacht, womit auch die Planaufgabe verschoben werden musste.

An der Herbstklausur des Regierungsrates vom 15. November 2016 wurde das Gesamtprojekt Kehrsitenstrasse besprochen. Der Regierungsrat befasste sich dabei insbesondere mit den Themen Verkehrsqualität und Steinschlagschutz, da die Massnahmenbereiche Amphibienschutz und Instandsetzung keinen Variantenfelder aufweisen. Da die Schutzziele betreffend Sturzprozessen nicht nur die Kehrsitenstrasse betreffen und zu dem Zeitpunkt diese noch nicht verbindlich festgelegt waren, erhielt die Baudirektion den Auftrag, ein konkretes Papier zu den Schutzzielen betreffend Sturzprozesse zu erarbeiten und mit fachtechnischer Unterstützung dem Regierungsrat vorzustellen.

Am 13. Dezember 2016 verabschiedete der Regierungsrat (siehe RRB Nr. 859) die künftig verbindlichen Schutzziele betreffend Sturzprozesse für die Kantonsstrassen abschliessend und erteilte gleichzeitig der Baudirektion den Auftrag, die von ihr empfohlene Variante B kostenmässig zu optimieren.

Die Baudirektion prüfte zusammen mit den Planern die Bestvariante auf mögliche Einsparpotentiale. Dabei durften die Ziele des Gesamtprojekts nicht ausser Acht gelassen werden. Es zeigt sich, dass die Kostenoptimierungen primär beim Umfang der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität zu erzielen sind. Der Verzicht auf verkehrliche Massnahmen wirkt sich auch kostensenkend auf die Aufwendungen für die Bauleitung und die Koordination aus.

Am 31. Januar 2017 entschied der Regierungsrat (siehe RRB Nr. 66) nach eingehender Diskussion die Variante B2 mit Bruttokosten von 13.9 Mio. Franken als Bestvariante weiterzuführen und öffentlich aufzulegen.

Die öffentliche Auflage fand vom 1. bis 30. März 2017 statt. Aufgrund des engen Zeitfensters erfolgte das Mitberichtsverfahren mit den beteiligten Ämtern parallel zur öffentlichen Auflage.

### **1.3 Relevante Entscheidungsquellen**

- ↗ RRB Nr. 1160 (15. September 1975): Verkehrsregime Kehrsitenstrasse
- ↗ RRB Nr. 205 (22. Februar 1982): Verkehrsregime Kehrsitenstrasse
- ↗ RRB Nr. 103 (24. Februar 2015): Massnahmenkonzept 2015 und Planungskredit generelles Projekt

- ☞ RRB Nr. 859 (13. Dezember 2016): Festlegung des kantonalen Schutzzieles über alle Kantonsstrassen betreffend Naturgefahren, Prozess Sturz (Steinschlag, Felssturz, etc.)
- ☞ RRB Nr. 66 (31. Januar 2017): Variantenevaluation und -entscheid generelles Projekt Kehrsitenstrasse

### 1.4 Projektperimeter

Die Kehrsitenstrasse ist geografisch eingebettet zwischen Vierwaldstättersee und Bürgenstock. Der gesamte Perimeter liegt auf Stansstader Boden und erstreckt sich vom General-Guisan-Quai (km 0.7) bis nahe zur Kapelle Kehrsiten (Kapelle „Maria in Linden“, ca. km 4.0).

Dabei liegt der Hauptfokus des Projekts auf dem Abschnitt vom Beginn Fahrverbot (km 1.155) bis zum Perimeterende.

Die nachfolgende Übersicht zeigt den Gesamtprojektperimeter sowie die Einordnung der tangierenden Bundesinventare.

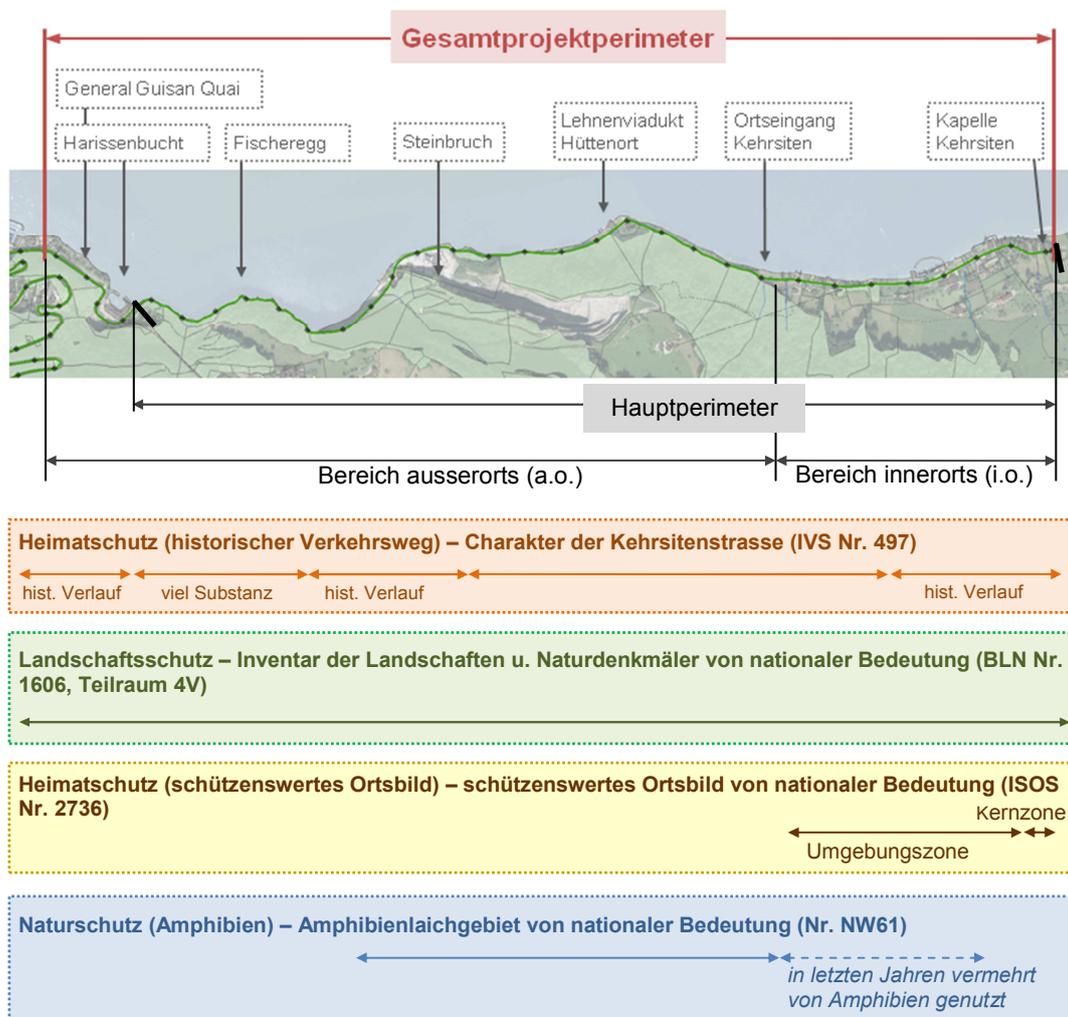


Abb. 1: Gesamtprojektperimeter Kehrsitenstrasse

## 1.5 Projektbeteiligte

Das Gesamtprojekt hat verschiedene Interessen zu wahren (s. Ziffer 1.6) und ist aufgrund der Betroffenheit der Bevölkerung sowie den umfangreichen Rahmenbedingungen anspruchsvoll.

Deswegen waren verschiedene Gremien bei der Planung notwendig. Neben dem Projektteam mit vier Planern unter Beizug der beteiligten kantonalen Ämter und Bundesämter wurde dem partizipativen Beizug aller Akteure grosse Bedeutung beigemessen. Es wurde eine Begleitgruppe Kehrsiten mit rund 15 Mitgliedern unter der Leitung der Projektleitung der Baudirektion eingesetzt.

## 1.6 Rahmenbedingungen und Zielsetzung

Aufgrund der geografischen Lage der Kehrsitenstrasse und ihrer historischen Substanz ergeben sich viele verbindliche Auflagen, die bei der Planung und Umsetzung zu beachten sind. Im Wesentlichen sind dies folgende **Bedingungen**:

- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) mit dem BLN-Objekt Nr. 1606
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) von kantonaler Bedeutung mit IVS-Objekt Nr. NW 497
- Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (IANB) mit Objekt Nr. NW 61
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) mit ISOS-Objekt Nr. 2736
- Wanderwege entlang der Kehrsitenstrasse
- kommunaler und kantonaler Richtplan (Primärnetz Fuss- und Veloweg).
- Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011, Freiraum- und Naherholungskonzept auf der Achse Kehrsitenstrasse (Kehrsitenstrasse als Freizeitachse zum Spazieren, Wandern, Velofahren, Inlineskaten, Joggen, Schwimmen, Baden und Reiten eingetragen; primär für folgende Erlebnisse: Schauen, Begegnen, Natur beobachten, Spielen mit Naturmaterialien, Entspannen und Ausruhen).
- Zugang zum Museum der Felsenfestung Fürigen

Als Grundlage für die Projekterarbeitung wurden folgende **übergeordneten Hauptziele** festgelegt:

- Strassenbenützer vor Sturzprozessen schützen
- attraktive Langsamverkehrsachse schaffen
- Strassenquerschnitt beibehalten, nur zusätzliche Ausweichstellen bei Uneinsehbarkeit
- lange, schwierige Retourfahrten vermeiden
- historische Substanz und Erscheinungsbild bewahren
- national geschützte Amphibienpopulation erhalten / durch Massnahmen nicht behindern

## 1.7 Variantenstudium

In der Studienphase von 2005 bis 2010 wurden viele verschiedene Varianten analysiert. Hinsichtlich der Verkehrserschliessung unter anderem eine alternative Linienführung mit Tunnel oder eine Zeitfensterlösung oder eine Lichtsignalsteuerung. Entweder waren die Kosten zu hoch, die Machbarkeit nicht gegeben oder aus Sicht Verkehrssicherheit der Langsamverkehr mit neuen erheblichen Konflikten konfrontiert. Aus diesem Grund entschied die Baudirektion gemeinsam mit der Gemeinde Stansstad, am Konzeptansatz „konventionell richtige Anordnung von Ausweichstellen“ festzuhalten.

Das anschliessend erarbeitete Massnahmenkonzept 2015 ergab drei Hauptvarianten A, B und C, wobei die vier Sachbereiche (Steinschlagschutz, Verkehrsqualität, Instandsetzung und Amphibien) noch unabhängig voneinander ausgearbeitet waren. In der Weiterentwicklung zum generellen Projekt resultierte pro Variante A, B und C ein Massnahmenpaket aus den vier Sachbereichen.

Die drei Varianten A, B und C unterscheiden sich nur noch bei den Massnahmen der Sachbereiche Steinschlagschutz und Verkehrsqualität. Die Sachbereiche Instandsetzung Strasse und Amphibien sind zwingend notwendige Massnahmen und weisen keinen Variantenfächer mehr auf.

2016 empfahl die Baudirektion, die Variante B als Bestvariante öffentlich aufzulegen. Der Regierungsrat kam an der Novemberklausur 2016 nach vertiefter Betrachtung ebenfalls zur Ansicht, dass die Variante B als Bestvariante hervorgeht. Gleichzeitig beauftragte er die Baudirektion, das favorisierte Massnahmenpaket auf mögliche Einsparungspotenziale zu prüfen.

Anschliessend erarbeitete die Baudirektion ohne Einbezug der Begleitgruppe vier Untervarianten zur Variante B. Damit ergaben sich drei Hauptvarianten mit 4 Untervarianten. Im Wesentlichen sieht der Massnahmenumfang je Variante wie folgt aus:

Variante	Inhalt	Baukosten [CHF]	Gesamtkosten [CHF]
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 360m Schutzanlagen plus Felsreinigung, Schutzwaldpflege</li> <li>• 32 Verkehrsmassnahmen (davon 19 Ausbau, 13 Unterhalt)</li> <li>• in 3 Bauetappen</li> </ul>	8.9 Mio.	12.9 Mio.
B	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 735m Schutzanlagen plus Felsreinigung, Schutzwaldpflege</li> <li>• 43 Verkehrsmassnahmen (davon 22 Ausbau, 21 Unterhalt)</li> <li>• in 3 Bauetappen</li> </ul>	11.2 Mio.	17.4 Mio.
B1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steinschlagschutz wie Var. B</li> <li>• 10 Verkehrsmassnahmen (davon 3 Ausbau, 7 Unterhalt)</li> <li>• in 1 Bauetappe</li> </ul>	8.5 Mio.	13.0 Mio.
B2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steinschlagschutz wie Var. B</li> <li>• 24 Verkehrsmassnahmen (davon 17 Ausbau, 7 Unterhalt) plus 14 Begleitmassnahmen (inkl. Grünpflege, etc.)</li> <li>• in 1 Bauetappe</li> </ul>	9.2 Mio.	13.9 Mio.
B3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steinschlagschutz wie Var. B</li> <li>• Verkehrsqualität wie Var. A</li> <li>• in 1 Bauetappe</li> </ul>	10.9 Mio.	16.2 Mio.
B4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steinschlagschutz wie Var. B</li> <li>• Verkehrsqualität wie Var. B</li> <li>• in 1 Bauetappe</li> </ul>	11.2 Mio.	16.6 Mio.
C	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1'320m Schutzanlagen plus Felsreinigung, Schutzwaldpflege</li> <li>• 49 Verkehrsmassnahmen (davon 29 Ausbau, 20 Unterhalt)</li> <li>• in 3 Bauetappen</li> </ul>	14.7 Mio.	23.2 Mio.

---

#### Anmerkung zu Kosten

Baukosten = reine Baukosten ohne MWST, ohne Planung/Bauleitung/Koordination, etc.

Gesamtkosten = Baukosten inkl. Planung/Bauleitung/Koordination/Verkehrsprovisorien/MWST/  
etc.

---

Abbildung 2: Übersicht Varianten A, B mit Untervarianten und C

Nach Abwägen aller Rahmenbedingungen und der Kosten entschied der Regierungsrat am 31.1.2017, die Variante B2 als Bestvariante weiterzuverfolgen und öffentlich aufzulegen (RRB Nr. 66 vom 31.1.2017).

### **1.8 Generelles Projekt Kehrsitenstrasse Variante B2**

Das heutige Verkehrsregime – Tempo 30 mit Teilfahrverbot für Motorfahrzeuge<sup>1</sup> und heutiger Verkehrsanordnung ab km 1.15 – bleibt bestehen.

#### **Verkehrsqualität**

Um den Langsamverkehr zu attraktivieren sind 14 Langsamverkehrs-Nischen im Hauptperimeter geplant. Die Nischen sind unter Einhaltung der Vorgaben von IVS und BLN so platziert, dass auf den Strecken, wo ein Kreuzen zwischen LV und PW nicht möglich ist, ca. alle 40 bis 80 m eine Nische angeordnet wird.

Im Massnahmenkonzept 2015 wurde auch festgestellt, dass im Hauptperimeter diverse PW-Ausweichstellen provisorisch sind oder der PW-Lenkende privates Land zum Ausweichen nutzen muss. Dafür sind 10 Massnahmen vorgesehen.

Die strassenbegleitende Bepflanzung wird, wo zur Sichtverbesserung nötig, periodisch zurückgeschnitten. Zudem sind weitere Begleitmassnahmen, wie Signalisationen, Markierungen und Grünpflege im Konzept ausgewiesen, die derzeit kostenneutral sind.

Die Signalisierung und Markierung wird auf Stufe Bauprojekt im Rahmen der Betriebsgestaltung genauer betrachtet.

#### **Steinschlagschutz**

Basierend auf den kantonalen Zielsetzungen und dem integralen Risikomanagement sind insgesamt 23 Massnahmen vorgesehen. Die Massnahmen umfassen bauliche Massnahmen mit ca. 735 m Steinschlagschutznetzen und wald- und kulturlandpflegerische Massnahmen (Schutzwaldpflege, Verjüngungseingriffe und Felsräumungen). Dabei wurde das optische Erscheinungsbild der Massnahmen und deren Materialisierung den Vorgaben des Bundes entsprechend ausgearbeitet.

#### **Instandsetzung**

Die historischen, bestehenden Brüstungsmauern bleiben bestehen, um die historische Substanz und deren Erscheinungsbild zu wahren. Der seeseitige Randabschluss in Bereichen mit Geländer wird mittels Guberstein mit Rückverankerung erneuert. Das seeseitige Geländer wird im gesamten Hauptperimeter ersetzt. Die Ausgestaltung des neuen Geländers und des seeseitigen Randabschlusses ist unter verschiedenen Aspekten (Sicherheit, Einsehbarkeit, Unterhaltsverträglichkeit, Winterdienst, Verträglichkeit mit den Aspekten des historischen Weges etc.) geprüft und evaluiert worden. Diese Massnahmen bilden Bestandteil der Beurteilung vom 23.11.2016 der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutz-

---

<sup>1</sup> Gemäss Verkehrsanordnung von 1996 gilt ein Teilfahrverbot für Motorfahrzeuge (Motorwagen und Motorräder) ausser für Berechtigte (Anwohner Kehrsiten, Gäste, Notfalldienste, etc.). Dazu kommt die Sommerregelung, dass die Strecke für jeglichen Motorfahrzeugverkehr vom 1. Mai bis 30. September an Sonntagen und Feiertagen von 14.00 bis 17.00 Uhr gesperrt ist.

kommission (ENHK), welche zum Schluss kommt, das Projekt habe höchstens eine leichte Beeinträchtigung zur Folge.

Die gesamthaft 2'700 m<sup>2</sup> Maueroberfläche der bestehenden Natursteinstützmauern müssen teilweise durch Wiederaufbau instandgesetzt werden. Die bestehenden Stahlbetonstützmauern werden ebenfalls in Stand gesetzt und dauerhaft vor übermässigem Schadstoffeintrag aus dem Strassenabwasser geschützt. Die notwendige Instandsetzung der Stahlbetonkonstruktion des Lehnenviadukts Hüttenort wird im Rahmen des Ausführungsprojektes vertieft angeschaut.

Die bestehenden Kandelaber bleiben erhalten. Die Strassenentwässerung wird wie heute über die Schulter und im Bereich des Pumpwerks Kehrsiten über die bestehende Strassenentwässerungsanlage abgeleitet.

### **Amphibien**

Die Massnahmen zum Erhalt der Amphibien beinhalten das Sichern von deren Hauptwandererrouten durch Einbau von Amphibienunterführungen und Leitwerken zwischen Hüttenort und Rüteli. Zudem werden fixe Verankerungen für mobile Amphibienleitzäunen für den Verein Amphibien-Freunde Kehrsiten (VAF Kehrsiten) erstellt und Hinderisse für die juvenilen und adulten Tiere bei der Rückwanderung in den Landlebensraum beseitigt.

### **Bauablauf und Verkehrsführung während der Bauzeit**

Für die Verkehrsführung während der Bauphase wurden mehrere Varianten untersucht, da der Hauptperimeter sehr eng ist und quasi einer Linienbaustelle wie beim Tunnelbau gleicht. Varianten wie Ponton, Kurzsperrungen oder Teilsperungen schieden aus, da die Kosten zu hoch sind (ca. Fr. 10 Mio.) oder die Bauzeit zu lang ist. Es bleibt folglich nur der Bau mit Vollsperrung und ergänzendem Bootstransport.

Diese Sperrung dauert ca. ein Jahr und bedeutet für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Langsamverkehr (LV) von der Harissenbucht bis zum Eingang des Dorfs Kehrsiten eine komplette Sperrung.

Für den Personentransport während der Sperrzeit ist ein Pendelbetrieb mit einem Passagierboot von der bestehenden Schiffstation Kehrsiten Dorf bis hin zum General-Guisan-Quai in Stansstad vorgesehen. Ein kleiner provisorischer Zugangsteg wird beim General-Guisan-Quai vor Baubeginn erstellt, welcher nach Ende der Bauarbeiten wieder zurückgebaut wird. Ein passender Fahrplan wird in einer künftigen Planungsphase zusammen mit den Anwohnern erstellt.

Für den Transport der Zulieferer sowie für allfällige Einsätze der Behörden (Polizei, Feuerwehr, Notarzt, usw.) ist eine Lastenfähre vorgesehen.

Im Dorf Kehrsiten selbst sowie beim General-Guisan-Quai wird für die geplanten Massnahmen mit Teilsperungen in Blockzeiten gearbeitet.

Der Regierungsrat entschied aufgrund der erheblichen Kosteneinsparungen, die Umsetzung der Massnahmen neu in einer Bauetappe (Stand 31.1.2017) anstelle von drei Bauetappen (Stand Sept. 2016) zu planen. Dies ist bei der weiteren Projektierung zu konkretisieren und vertiefter auszuarbeiten. Für eine genauere Abschätzung der Bauzeit sind die Unternehmer und die verantwortlichen Stellen beizuziehen. Die Bedürfnisse der Anwohner Kehrsitens müssen durch geeignete Organisationsformen (Begleitgruppe Kehrsiten oder Gemeindeführungsstab) in den Logistikprozess einbezogen werden.

In der öffentlichen Auflage lagen als informeller Plan der grobe Bauphasenplan und die provisorische Verkehrsführung mit Stand September 2016 auf. Die Phasenpläne sind in der nächsten Planungsphase zu konkretisieren.

## 1.9 Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten betragen 13.9 Mio. Franken, inkl. aller Nebenarbeiten und 8 % MWST, dabei wird eine Kostengenauigkeit von +/- 25% (Stufe generelles Projekt) erreicht. Bei einzelnen Teilprojekten sind Reserven eingerechnet. Diese Gesamtkosten gliedern sich wie folgt:

<b>Kostengenauigkeit +/- 25% ; Beträge gerundet</b>	<b>Variante B2</b>	<b>Ausbau</b>	<b>Unterhalt</b>
Steinschlagschutz (inkl. Arbeitssicherheit) <sup>(1)</sup>	<b>3'500'000</b>	-	3'500'000
Verkehrsqualität	<b>980'000</b>	980'000	-
Amphibien	<b>120'000</b>	-	120'000
Instandsetzung	<b>4'570'000</b>	-	4'570'000
<b>Total Baukosten</b>	<b>9'170'000</b>	980'000	8'190'000
+ Prov. Verkehrsführung während Bau, (Bauen in einer Etappe)	<b>1'390'000</b>	140'000	1'250'000
Projekt- und Bauleitung (ab Phase Bauprojekt), Annahme 17% der Baukosten	<b>1'560'000</b>	520'000	1'040'000
Gesamtkoordination (Geologe, LBP, Koordination), Annahme 7% der Baukosten	<b>640'000</b>	220'000	420'000
<b>Gesamtkosten (exkl. MWST, Landerwerb)</b>	<b>12'760'000</b>	1'860'000	10'900'000
MWST 8% und Rundung	<b>1'040'000</b>	150'000	890'000
Landerwerb und Vermarktung	<b>100'000</b>	50'000	50'000
<b>Gesamtkosten (brutto) <sup>(2)</sup></b>	<b>13'900'000</b>	<b>2'060'000</b>	<b>11'840'000</b>

<sup>(1)</sup> Die Kosten der Steinschlagschutzmassnahmen sind exkl. Sofortmassnahme Fischeregg 2014. Diese Massnahme war Bestandteil des Gesamtprojekts, musste aber 2014 sofort umgesetzt werden.

<sup>(2)</sup> Die Gesamtkosten sind ohne Abzug Beiträge Dritter.

Abbildung 3: Kostenübersicht Variante B2

## 1.10 Bedeutung für den Tourismus

Die Kehrsitenstrasse ist ein Stück Geschichte, welches heute weiterlebt und das Seeufer zwischen Stansstad und Kehrsiten nachhaltig prägt. Sie hat sich dadurch zu einer attraktiven, regionalen Naherholungsachse entwickelt. Die Anbindung der Strasse mit dem öffentlichen Verkehr (S-Bahn, Standseilbahn oder Schiff) ermöglicht Tagesausflüge, Rundtouren oder Wanderungen rund um den Bürgenberg.

Neben der Naherholung der Bevölkerung ist die Kehrsitenstrasse auch überregional touristisch von Bedeutung. Mit der Eröffnung des Bürgenstock-Resort, der neuen ganzjährig betriebenen Schifflinie von Luzern nach Kehrsiten-Bürgenstock, der sanierten Standseilbahn und dem erweiterten Busangebot von Stansstad zum Bürgenstock wird die Kehrsitenstrasse für Touristen an Bedeutung gewinnen.

Mit der Instandsetzung der Strasse, den Steinschlagschutzmassnahmen und der Umsetzung von verkehrlichen Massnahmen soll die Attraktivität der Kehrsitenstrasse als Naherholungsachse gesichert werden sowie längerfristig eine Basis geschaffen werden, um die Chancen für den Tourismus nachhaltig zu verbessern.

Zufolge der touristischen Bedeutung wurde auch frühzeitig die ENHK mit ins Projekt einbezogen, welche die Einhaltung des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) prüfen muss. Der ENHK kommt eine wichtige Bedeutung zu, weil vier Bundesinventare betroffen sind.

### **1.11 Landerwerb**

Für die Realisierung des Gesamtprojekts Kehrsitenstrasse werden Landflächen definitiv beansprucht sowie temporär Flächen für Installationen, Logistik, Bauarbeiten, etc. benötigt. Die beanspruchten Flächen verteilen sich unterschiedlich auf die jeweiligen Parzellen entlang der Kehrsitenstrasse. Die jeweiligen Grundeigentümer werden für Landverluste entsprechend entschädigt. Für gerodete Waldflächen werden Ersatzaufforstungen vorgenommen. Dazu wird eine landschaftspflegerische Begleitung erfolgen, damit die verschiedenen Auflagen eingehalten bleiben.

Weitere Einzelheiten ergeben sich im Rahmen des Auflage- bzw. Ausführungsprojektes.

### **1.12 Mitberichte**

Standardmässig werden die betroffenen Ämter, Fachstellen und Gemeinden mit der Fertigstellung der Projektierung zu einem einzigen Mitbericht eingeladen. Beim vorliegenden generellen Projekt Kehrsitenstrasse wurden die Ämter, Fachstellen sowie die Gemeinde Stansstad schon während der Projektierungsphase eingehend einbezogen, da die Rahmenbedingungen sehr anspruchsvoll waren.

Im Rahmen des internen Mitberichtverfahrens sind insgesamt 13 Stellungnahmen bei der Baudirektion eingegangen. Der Regierungsrat hat diese Hinweise zur Kenntnis genommen, hat jedoch seinen Variantenentscheid gemäss Beschluss vom 31.1.2017 nicht geändert. Neben diesen internen Mitberichten hat der Regierungsrat auch noch die Stellungnahme des Gemeinderates Stansstad und – wie erwähnt – der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission zur Kenntnis genommen. Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission stufte das Gesamtprojekt inkl. der Felsabbrüche der Variante B als ‚höchstens leichte Beeinträchtigung‘ ein, wenn ihre Auflagen und Rahmenbedingungen eingehalten sind. Damit bleibt der historische Weg auch mit weitergehenden verkehrlichen Massnahmen erhalten.

Alle Hinweise und Empfehlungen werden soweit möglich und nötig bei der kommenden Ausarbeitung des Bau- und Ausführungsprojekts berücksichtigt. Aufgrund der anspruchsvollen Rahmenbedingungen und Schutzziele des Gesamtprojekts sind der Massnahmenumfang und deren Nutzen abzuwägen und immer auch der Gesamtkontext zu berücksichtigen. Die Rahmenbedingungen des Gutachtens vom 23.11.2016 der ENHK sind bereits im generellen Projekt (in allen drei Varianten A, B, C) berücksichtigt worden.

Der direkte Austausch mit den Fachämtern und der Gemeinde Stansstad wird auch in der kommenden Projektierungsphase angestrebt.

Für die ökologischen, landschaftspflegerischen und historischen Aspekte bei der Massnahmenausgestaltung soll weiterhin das Landschaftsarchitektenbüro Theiler Landschaft GmbH begezogen werden.

## **2 Erwägungen**

### **2.1 Gesetzliche Grundlagen**

Das Bewilligungsverfahren für den Bau von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation Kehrsiten richtet sich nach dem Gesetz über den Bau und Unterhalt der Strassen (Strassengesetz [StrG], NG 622.1). Die Art. 22a-f des StrG regeln die Projektierung von Ausbau- und Neubauprojekten.

Gemäss Art. 22e Abs. 1 StrG entscheidet der Landrat auf Antrag des Regierungsrates über die allgemeine Linienführung sowie den Regelquerschnitt von neu zu erstellenden oder auszubauenden Kantonsstrassen.

Beim vorliegenden generellen Projekt handelt es sich um ein Gesamtprojekt, bestehend aus vier Sachbereichen – Steinschlagschutz, Verkehrsqualität, Instandsetzung Strasse und Amphibien. Davon ist nur der Teil Verkehrsqualität auflageverpflichtend, wobei nur punktuell der Regelquerschnitt verändert wird, die Linienführung jedoch gleich bleibt. Aufgrund des Massnahmenumfangs wird das Teilprojekt Verkehrsqualität als Ausbauprojekt eingestuft. Dieses ist auf Stufe generelles Projekt vom Landrat zu genehmigen und untersteht dem Referendum. Die Teilprojekte Steinschlagschutz, Instandsetzung Strasse und Amphibien stellen Unterhaltsmassnahmen dar; sie stellen gebundene Ausgaben dar. Für die entsprechenden Kreditbeschlüsse ist der Landrat gestützt auf Art. 61 Ziff. 6 der Kantonsverfassung abschliessend zuständig.

### **2.2 Technisches**

Der Umfang der Verkehrsmassnahmen und deren Variantenevaluation sind im Sachverhalt eingehend abgehandelt und sind integrierter Bestandteil der Erwägungen.

Zusammenfassend handelt es sich beim auflagerelevanten Sachbereich Verkehrsqualität um Nischen für den Fuss- und Radwegverkehr sowie die Neuordnung und Überführung von provisorischen, bestehenden Ausweichstellen bei privaten Zufahrten ins Eigentum des Kantons.

Diese Massnahmen sind notwendig, um die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern zu begrenzen.

### **2.3 Öffentliche Auflage generelles Projekt Kehrsitenstrasse**

Das generelle Projekt lag vom 1. März bis 30. März 2017 während 30 Tagen bei der Baudirektion Nidwalden und der Gemeinde Stansstad öffentlich auf.

### **2.4 Einwendungen, Anregungen und Vorschläge**

Gemäss Art. 22c Abs. 2 StrG können während der Auflagefrist stimmberechtigte Personen Anregungen und Vorschläge und die gemäss dem Gesetz über das Verwaltungsverfahren und die Verwaltungsrechtspflege (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRG; NG 265.1) Legitimierten sowie der Gemeinderat schriftlich und begründet Einwendungen bei der Baudirektion Nidwalden einreichen.

Während der Auflagefrist gingen fristgerecht folgende Eingaben ein:

- Einwendung Begleitgruppe Kehrsitenstrasse (mit 122 Unterschriften) mit dem Antrag, die ursprünglich u.a. geplanten vier Ausweichstellen (km 1.25, 1.58, 2.40 und 2.80) wieder ins Projekt aufzunehmen.
- Stellungnahme Kurverein Kehrsiten mit Anregung bzw. Vorschlag, die vier Ausweichstellen (identisch Antrag Begleitgruppe Kehrsiten) wieder ins Projekt aufzunehmen.

Nicht fristgerecht eingegangen:

- Stellungnahme Ruedi Kurmann, Ausserfeld 8, 6362 Stansstad

Die Stellungnahme des Kurvereins und die nicht fristgerecht eingereichte Stellungnahme gelten nicht als Einwendung. Die Baudirektion beantwortete anfangs April 2017 die Stellungnahme mit einem Schreiben. In diesem wurde die Haltung der Regierung zur im RRB vom 31. Januar 2017 verabschiedeten Bestvariante und das weitere Vorgehen dargelegt.

Bei der Einwendung der Begleitgruppe Kehrsiten geht es zur Hauptsache um vier von fünf Ausweichstellen (ursprüngliche Variante B) für Personenwagen (km 1.25, 1.58, 2.40 und 2.80). Begründet wurde dies damit, dass dadurch wirksame Massnahmen geschaffen werden, um die Sichtweiten zu optimieren und so gefährliche Rückwärtsfahrten oder andere Manöver zu vermindern.

Diese Forderung entspricht im Wesentlichen der Variante B4 und verursacht Mehrkosten von rund Fr. 2.5 Mio. (Gesamtkosten Fr. 16.5 Mio. gegenüber Variante B2 mit Fr. 13.9 Mio.).

Am 21. April 2017 fand mit der Begleitgruppe Kehrsiten eine Einwendungsverhandlung statt. Dabei konnte aber keine Einigung oder ein Rückzug der Einwendung erwirkt werden. Somit bleibt die Einwendung der Begleitgruppe Kehrsiten bestehen.

Gemäss Art. 22d Abs. 3 StrG hat der Regierungsrat einen Bericht zu den Einwendungen für den Entscheid des Landrates zu erstellen. Dieser Bericht liegt diesem Beschluss bei.

Aus folgenden Gründen kommt der Regierungsrat zum Schluss, die Einwendung abzuweisen und Variante B2 zur Umsetzung zu beantragen:

- Bei den vier beantragten zusätzlichen Ausweichstellen ereignete sich in den letzten fünf Jahren nur ein registrierter Unfall. Ein Ausbau an diesen Stellen erweist sich aus Sicht der Unfallhäufigkeit als nicht verhältnismässig.
- Die bisherige Verkehrsanordnung und das bisherige Verkehrsregime gelten weiterhin. Die Benutzung der Kehrsitenstrasse ist nur einem sehr beschränkten Personenkreis zugänglich. Zusätzliche verkehrliche Massnahmen sind aus diesem Grund nicht verhältnismässig und könnten zur Forderung führen, die Strasse für alle zu öffnen. Dies würde dem Erhalt des Charakters der Strasse widersprechen und auch zu einer nicht gewollten Verkehrszunahme führen.
- Mit den gewählten Verkehrsmassnahmen der Variante B2 soll der Langsamverkehr gestärkt bzw. gefördert werden. Zusätzliche Ausweichstellen fördern die Rücksichtnahme der Autofahrenden gegenüber dem Velo- und Fussverkehr jedoch nicht.
- Der historische Charakter der Strasse soll durch möglichst wenige Eingriffe erhalten bleiben.

Nach eingehender Beratung und Abwägung aller Rand- bzw. Rahmenbedingungen erfüllt die aufgelegte Variante B2 unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit aus Sicht des Regierungsrates die gestellten Anforderungen. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat daher, die Einwendung abzuweisen. Der Landrat hat diesen Antrag im Rahmen der Beratung des beiliegenden Landratsbeschlusses über die Genehmigung des generellen Projekts zu behandeln.

## 2.5 Mitfinanzierung

Nebst der Finanzierung des Kantons können nachstehende Mitfinanzierungen an den Kosten in Aussicht genommen werden:

	Teilprojekt	Mitfinanzierung	Bemerkungen
Unterhalt	Steinschlagschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verfügung zwischen BAFU und Kanton, ca. 35% bis 45% Kostenbeteiligung von Seitens BAFU an Steinschlagschutzmassnahmen</li> <li>• Amt für Wald und Energie (AWE), gleicher Kostenanteil wie BAFU, damit ca. 35% bis 45%</li> </ul> <p>Mitfinanziert wird ab Projektierungskosten bis Baukosten ab Phase Risikoanalyse / Massnahmenkonzept rückwirkend, wenn die Verfügung zwischen Bund und Kanton unterzeichnet ist. Ab Phase Konzept wurden die Kosten bereits für Steinschlagschutzarbeiten getrennt erfasst.</p>	Entscheid der Mitfinanzierung und damit verbunden allfällige Auflagen durch das BAFU erst auf Stufe Bauprojekt. Eine erste Begehung fand im September 2016 zwischen Kanton und BAFU statt. Dabei wurde eine mündliche Zusage von Seiten BAFU gemacht.
	Instandsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verfügung zwischen ASTRA und Kanton betreffend IVS verursachten Massnahmen, bis 20% anteilige Kosten vom ASTRA</li> </ul>	mündlich in Aussicht gestellt
	Amphibien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmvereinbarung IANB zw. BAFU und Kanton, ca. 10 bis 25% vom BAFU</li> </ul>	mündlich in Aussicht gestellt
Ausbau	Verbesserung Verkehrsqualität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verfügung zwischen ASTRA und Kanton betreffend IVS verursachten Massnahmen, bis 20% anteilige Kosten vom ASTRA</li> <li>• Gemeinde bis ca. 20% nach Abzug von Subventionen</li> </ul>	<p>mündlich in Aussicht gestellt</p> <p>Der Gemeindeanteil basiert auf dem StrG, welches im vorliegenden Fall hierzu jedoch auslegungsbedürftig ist. Der Kostenteiler wird im Rahmen des Bauprojektes definiert.</p>

## 2.6 Finanzielle Betrachtungen

Gemäss Art. 38 des Finanzhaushaltgesetzes (kFHG, NG 511.1) in Verbindung mit Art. 41 StrG sind Verpflichtungskredite für einmalige neue Ausgaben für einen bestimmten Zweck über Fr. 400'000 dem Landrat zu unterbreiten. Art. 52 der Kantonsverfassung definiert, dass Beschlüsse mit Ausgaben von über Fr. 5'000'000 der obligatorischen Volkabstimmung unterstehen. Gemäss Art. 61 der Kantonsverfassung liegt die Beschlussfassung über den Unterhalt der im Besitz des Kantons stehenden Gebäuden und Anlagen beim Landrat.

Die geplanten Kosten betragen Fr. 13'900'000. Die Kosten teilen sich wie folgt auf den Unterhalt und Ausbau der Kantonsstrasse auf:

Unterhalt	CHF	11'840'000
Ausbau	CHF	2'060'000
Total	CHF	13'900'000

Das vorliegende Projekt umfasst einerseits Ausbau- und andererseits Unterhaltskosten. Für die Kreditbewilligung werden die Kosten für Ausbau und Unterhalt separat betrachtet. Für die Beschlussfassung des Unterhaltes der Kantonsstrasse ist der Landrat zuständig. Die Kosten für den Ausbau betragen weniger als Fr. 5'000'000. Somit ist der Landrat für den Beschluss über den Objektkredit zum Ausbau und Unterhalt der Kantonsstrasse zuständig; sein Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Die Kostengenauigkeit des vorliegenden Projekts beträgt +/- 25% (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 generelle Projekt ist im Budget 2017 mit der Investitionsnummer I1089 «KV 6, Stansstad, Kehrsitenstrasse» erfasst. Für das Budget 2017 und die Finanzplanjahre 2018-2022 liegen folgende budgetierten Werte vor:

Konto	Budget 2017	FiPla 2018	FiPla 2019	FiPla 2020	FiPla 2021	FiPla 2022
2260.5010.12 #KV 6, Stansstad, Kehrsitenstrasse	500'000	500'000	1'625'000	1'625'000	1'625'000	1'625'000
2260.5011.12 KV 6, Stansstad, Kehrsitenstrasse (Vorplanung)						
2260.6300.48 KV 6, Stansstad, Kehrsitenstrasse, Anteil Bund	-150'000	-130'000	-180'000	-180'000	-180'000	-180'000
2260.6320.12 KV 6, Stansstad, Kehrsitenstrasse, Anteil Gemeinde	-45'000	-60'000	-60'000	-60'000	-60'000	-60'000
<b>Total</b>	<b>305'000</b>	<b>310'000</b>	<b>1'385'000</b>	<b>1'385'000</b>	<b>1'385'000</b>	<b>1'385'000</b>

Die Bruttokosten in den Planjahren 2017 bis 2022 sind somit bisher mit insgesamt 7.5 Mio. Franken eingestellt.

Die Bauzeit ist gemäss RRB vom 31.1.2017 nun mit einem Jahr projektiert. Die budgetierten Kosten belaufen sich auf Fr. 13'900'000. Der Baustart ist für den Herbst 2019 geplant, die Bauzeit beträgt ein Jahr. Die anfallenden Kosten müssen im Finanzplan bei der Erstellung des Budgets 2018 entsprechend angepasst werden.

## 2.7 Terminprogramm und weitere Schritte

Die nächsten Meilensteine für das Gesamtprojekt sind wie folgt geplant:

<b>Meilensteine</b>	
LR 28.6.2017	Genehmigung generelles Projekt und Objektkredit Gesamtprojekt
bis Herbst 2017	Beschaffung Planerleistungen für Ausführungsprojekt
Herbst 2017 bis Sept. 2018	Ausführungsprojekt planen
Sept./Okt. 2018	Baudirektionsinterne Freigabe des/der Bauprojekte
Okt./Nov. 2018	Vernehmlassung (Ämter, ENHK) inkl. Auswertung und allfälliger Korrekturen
Dez. 2018 / Jan. 2019	Öffentliche Auflage Ausführungsprojekt (30 Tage)
März – Juni 2019	RRB Einwendungsentscheid, Baubeschluss
Juni – Okt. 2019	Landerwerb, Unternehmersubmission, AVOR
<b>Okt./Nov. 2019</b>	<b>frühester Baubeginn</b>

Abbildung 4: Meilensteine Gesamtprojekt Kehrsitenstrasse, Stand April 2017

Um den Baubeginn von Herbst 2019 einzuhalten, sind die nächsten Planungsschritte sehr zügig durchzuführen.

Insbesondere die Notfallorganisation und die gesamte Baustellen- und Bevölkerungslogistik sind zentrale Aufgaben der nächsten Planungsphase.

## Beschluss

1. Das Generelle Projekt „Gesamtprojekt Kehrsitenstrasse – Steinschlagschutz, Verkehrsqualität, Instandsetzung, Amphibien (Variante B2)“ wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Dem Landrat wird beantragt, dem Landratsbeschluss über die Genehmigung des generellen Projekts ‚Gesamtprojekt Kehrsitenstrasse‘, Stansstad, Abschnitt General-Guisan-Quai bis Kapelle Kehrsiten (Variante B2) inklusive Abweisung der Einwendung zuzustimmen.
3. Dem Landrat wird beantragt, den beiden zugehörigen Kreditvorlagen zuzustimmen:
  - Landratsbeschluss über den Objektkredit für die Planung und Umsetzung des Ausführungsprojekts betreffend die Verkehrsqualitätsmassnahmen des ‚Gesamtprojektes Kehrsitenstrasse‘, Stansstad, im Betrage von Fr. 2'060'000;
  - Landratsbeschluss über den Objektkredit für die Planung und Umsetzung des Ausführungsprojekts betreffend die Steinschlagschutz-, Instandsetzungs- und Amphibienschutzmassnahmen des ‚Gesamtprojektes Kehrsitenstrasse‘, Stansstad, im Betrage von Fr. 11'840'000.

Mitteilung durch Protokollauszug an:

- Landratssekretariat
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Präsidium und Sekretariat)
- Gemeinderat Stansstad (postalisch und elektronisch)
- Finanzdirektion (elektronisch)
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Landwirtschafts- und Umweltdirektion (elektronisch)
- Amt für Wald und Energie
- Amt für Umwelt
- Amt für Landwirtschaft
- Amt für Militär und Bevölkerungsschutz
- Amt für Justiz, Abteilung Jagd und Fischerei
- Kantonspolizei Nidwalden
- Amt für Kultur
- Baudirektion
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Amt für Raumentwicklung
- Fachstelle für Natur- und Landschaftsschutz
- Amt für Gefahrenmanagement
- Amt für Mobilität (3)

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

